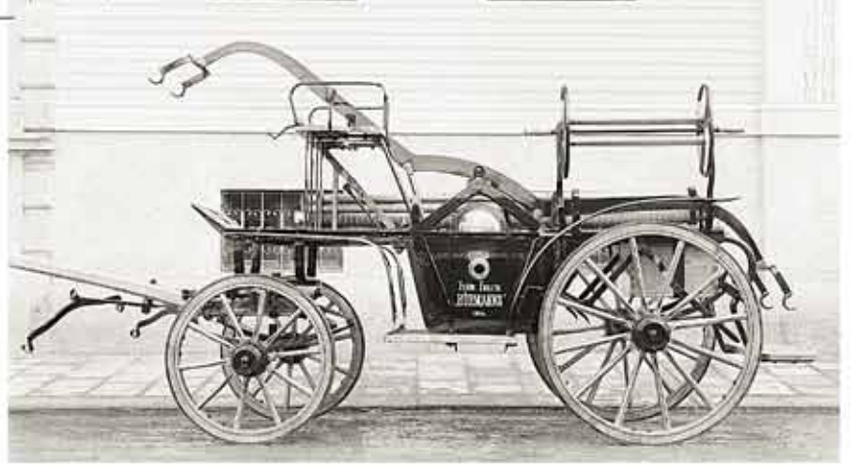
Manfred Carrington & Andreas Reiter

Rosenbauer

Ein Unternehmen schreibt Feuerwehrgeschichte

A Company makes Firefighting History

Lentia-Verlag
www.lentia.at

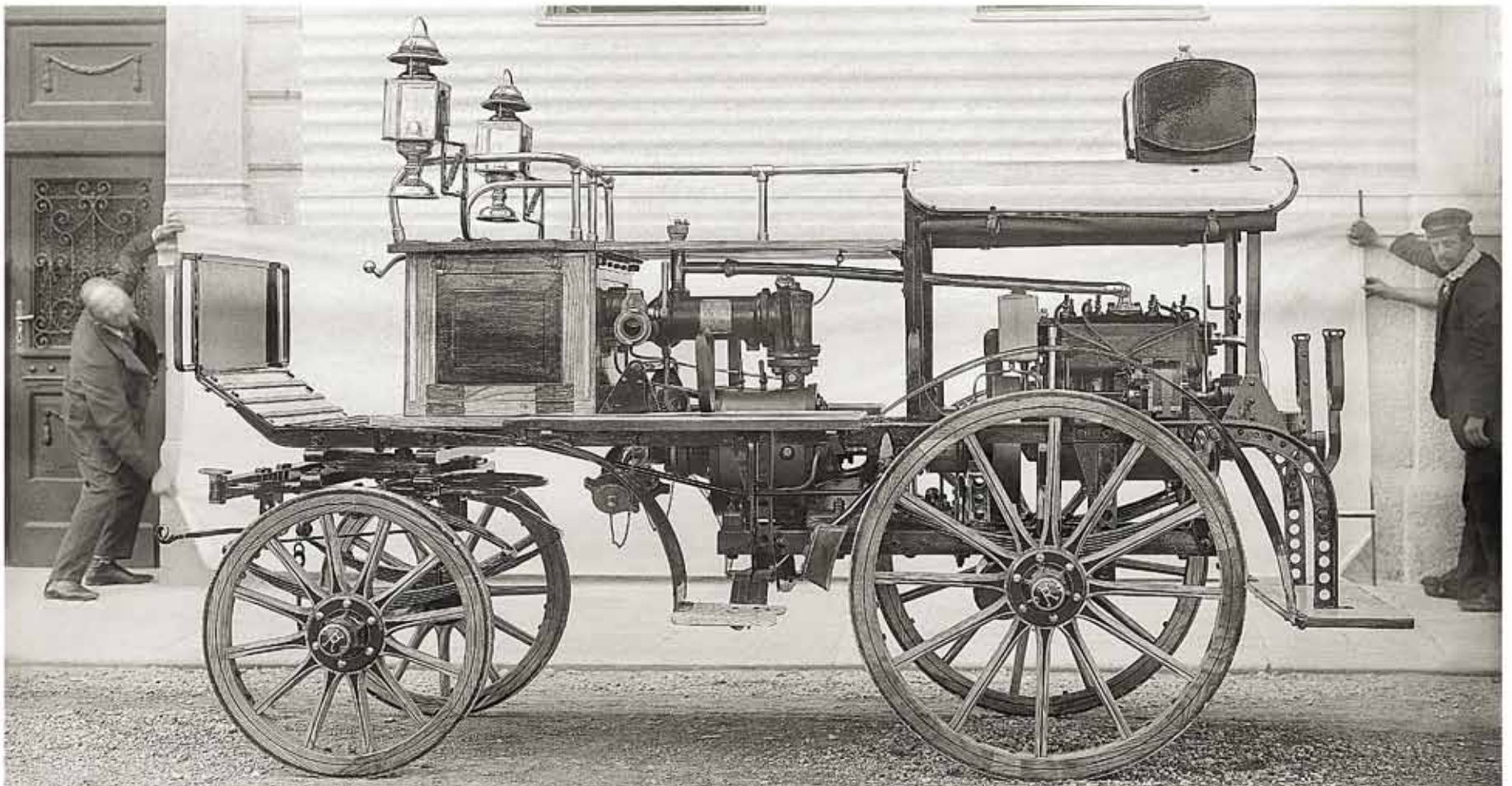


Oben: Vierrädrige Handdruckspritze, geliefert im Jahre 1914 für die Feuerwehr Hörmanns bei Weitra (Niederösterreich).
Unten: Vierrädrige Motorspritze der Größe II in der sogenannten „alten Ausführung". Die Radnaben zeigen deutlich die Bildmarke des Unternehmens Rosenbauer & Kneitschel.

Above. A four-wheel, manually operated pressure pump, supplied to the Hörmanns bei Weitra Fire Service (Lower Austria) in 1914. Below. Size II, four-wheel motor pump in the so-called "old version". The wheel hubs clearly show the Rosenbauer & Kneitschel company logo.

Investor Reginald Czermak veräußert werden – eine Tatsache, mit der sich Fladers Produktionsleiter Ing. Heinrich Kneitschel nicht abfinden wollte. Im Zuge seiner persönlichen Neuorientierung wird er in Kontakt mit Rosenbauers Plänen gekommen sein und dessen Angebot zur Selbstständigkeit nur allzu gerne angenommen haben. Die beiden wurden Kompagnons und begaben sich gemeinsam auf die Suche nach einer adäquaten Betriebsstätte.
In der aufgelassenen Lampenfabrik Halbärth in der Linzer Vorstadt, Raimundstraße 5, wurden sie fündig. Für Kneitschel stellte die Aufbringung des halben Kaufbetrages kein größeres Problem dar, zumal er mit der begüterten Flader-Tochter Margarethe verheiratet war. Rosenbauer veräußerte indes sein Stammhaus in der Herrenstraße, dessen Erbschaft er Jahre zuvor angetreten hatte.
Was Konrad Rosenbauer schließlich zur Verwirklichung seines Traums ebenfalls brauchte, war unternehmerischer Mut, in einer wirtschaftlich krisenhaften Zeit neue Wege einzuschlagen und den Kampf mit der Konkurrenz aufzunehmen.

was something that the head of production, Heinrich Kneitschel, was unwilling to accept. In the course of rearranging his personal future, Kneitschel almost certainly became acquainted with Rosenbauer's plans and therefore willingly accepted the latter's offer to become self-employed. The two men became partners and joined forces to search for appropriate production facilities.
They found what they were looking for in the shape of the abandoned Halbärth lamp factory, which was located in a Linz suburb at Raimundstrasse 5. For Kneitschel, raising half the purchase price for the factory was not a major problem, as he was married to the wealthy Flader daughter, Margarethe. For his part, Rosenbauer sold the house in the Herrenstrasse, which he had inherited years before.
However, what finally brought Konrad Rosenbauer to the realization of his dream was the entrepreneurial courage to cut a fresh path in a period of economic difficulty and to take up the gauntlet with the competition.



Konrad Rosenbauer – eine Kämpfernatur

Viele Freunde Rosenbauers äußerten sich besorgt über die Neugründung der „Fabrik für Lösch- und Wehrgeräte und Metallwaren Konrad Rosenbauer und Kneitschel", denn die Konkurrenz war übermächtig. Abgesehen von rund zwanzig Feuerwehrausstattern allein in Oberösterreich existierten mit Wilhelm Knaust und Franz Kernreuther zwei renommierte Spritzenhersteller in Wien. Wie sollte sich das Linzer Unternehmen auf diesem hart umkämpften Markt positionieren?

Und tatsächlich schien die Fabrik schon wenige Monate nach ihrer Eröffnung vor dem Aus zu stehen. Im November 1906 dachten Rosenbauer und Kneitschel erstmals über einen Verkauf nach. Persönliche Differenzen hatten das Verhältnis der beiden Geschäftspartner zusätzlich sehr getrübt. Rosenbauer bot zweimal seinen Rückzug aus der Fabrik an. Schließlich rangen sie sich doch zur weiteren Zusammenarbeit durch. Für Rosenbauer und Kneitschel begann folglich der harte Kampf ums wirtschaftliche Überleben, aus dem sie siegreich hervorgehen sollten.

Zunächst sicherte die erworbene Lizenzfertigung der Abprotzspritzen „Triumph" eine Nische am österreichisch-ungarischen Markt. Das Patent stammte aus dem Hause des deutschen Feuerwehrtechnik-Pioniers Hermann Koebe aus Luckenwalde bei Berlin, dessen 1878 gegründete Metallgießerei sich auf dem Sektor des Spritzenbaus bereits einen Namen gemacht hatte. (Später sollte die Betriebsstätte von Rosenbauer übernommen werden.) Die „Triumph" sicherte den Bestand der Firma, doch auf Dauer – das wussten die Geschäftspartner – war dies allein zu wenig.

Hier offenbarte sich Konrad Rosenbauers Kämpfernatur: Trotz angeschlagener Gesundheit scheute er keine Mühen, sein Unternehmen im In- und Ausland bekannt zu machen und von der Qualität seiner Waren zu überzeugen. Er besuchte Messen und internationale Kongresse, kam dabei in den meisten Staaten Europas herum. Der Balkan wurde als neuer Markt entdeckt. Doch damit nicht genug! Konrad Rosenbauer wagte sich auf ein neues technisches Terrain! Um seinen technologischen Vorsprung zu sichern, sollte die erste Benzinmotorspritze Österreich-Ungarns in seinem Werk gebaut werden.

Die Skepsis war anfänglich groß. Benzin in Verbindung mit einem Feuerlöschgerät zu bringen, schien alten Florianijüngern als Wagnis der besonderen Art. Außerdem traute man der neuartigen Technik keine besondere Zuverlässigkeit zu.

Konrad Rosenbauer – a true fighter

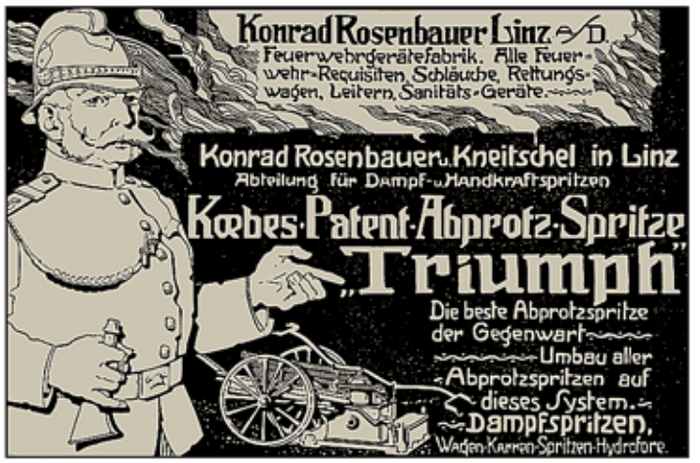
Many of Rosenbauer's friends expressed their anxiety at the foundation of the "Fabrik für Lösch- und Wehrgeräte und Metallwaren Konrad Rosenbauer und Kneitschel" (Konrad Rosenbauer and Kneitschel Factory for Extinguishing and Fire Service Equipment and Metal Goods), as the competition was all-powerful. For apart from some twenty fire service suppliers in Upper Austria alone, with Wilhelm Knaust and Franz Kernreuther, two renowned pump producers were located in Vienna. How therefore should the Linz company position itself in this hotly contested market?

Indeed only a few months after its opening, the factory appeared to be on the brink of failure and Rosenbauer and Kneitschel actually considered the possibility of selling up in November 1906. Moreover, personal differences between the two partners had seriously clouded their relationship, with Rosenbauer even offering to withdraw from the factory. However, after much debate, the two men agreed finally to continue their cooperation. For Rosenbauer and Kneitschel there then began a battle for economic survival from which they would eventually emerge victorious.

Firstly, the acquired production under license of the portable "Triumph" limbered pumps provided a niche in the Austro-Hungarian market. The patent came from the German fire service technology pioneer Hermann Koebe from Luckenwalde near Berlin, whose metal foundry established in 1878, had already established an excellent reputation in the pump sector (these facilities would later be purchased by Rosenbauer). The "Triumph" secured the existence of the company, but the business partners knew that in the long run this alone would not be enough.

It was at this point that Konrad Rosenbauer's fighting spirit again came to the fore. In spite of failing health, he spared no effort to make his company known both at home and abroad and to convince customers of the quality of its products. He attended trade fairs and international congresses and in the process traveled through the majority of Europe's nations. The Balkans were discovered as a new market and if that were not sufficient, Konrad Rosenbauer also dared to venture into new technical terrain. For in order to secure his technological leadership, he decided that his factory would manufacture Austria-Hungary's first pump with a gasoline engine.

Initially, this concept was received with great skepticism, as for the senior firefighters, the idea of using gasoline in connection with a piece of firefighting equipment appeared to a be a very special type of risk. In addition, this new type of technology was not regar-



Ganz oben: Inserat für die seit 1906 von Rosenbauer in Lizenz gefertigte Koebe'sche Abprotzspritze „Triumph".
Oben: In ihrer Anfangszeit als Feuerwehrausstatter meldeten Rosenbauer & Kneitschel zahlreiche Patente für Schlauchhaspeln sowie Spritzen- und Mannschaftswägen an. Hier zwei der vielen Musterzertifikate.

Top. Advertisement for the Koebe'sche "Triumph" limbered pump, which Rosenbauer supplied under license from 1906 onwards.
Above. During its initial years as a fire service equipment supplier, Rosenbauer & Kneitschel registered numerous patents for hose reels, fire and crew trucks. These are two of many certificates.

Bei Rosenbauer waren nicht nur Gerätschaften aller Art, sondern auch Orden, Abzeichen und Auszeichnungen für die Feuerwehr und deren Rettungsabteilungen erhältlich.

Rosenbauer not only supplied every type of equipment, but also medals, badges and awards for the fire services and their ambulance departments.

Das Haus Rosenbauer blieb davon nicht unberührt. Die Bestellungen von Feuerwehren hatten massiv nachgelassen. Es waren allenfalls Kleinaufträge, die noch an Land gezogen werden konnten. Nun aber wurde die Produktion ohnehin von außen diktiert: Das Werk musste für die Rüstung erzeugen. Allein 1917 verließen 2.000 Geschoßköpfe die Fabrik. Daneben Geschützteile und anderer Heeresbedarf. Trotzdem führte Luise Rosenbauer rund 30 Arbeiter und Angestellte mit sicherer Hand in dieser turbulenten Zeit. Indessen war Kompagnon Heinrich Kneitschel unterwegs, um den Absatz der Produkte wenigstens in bescheidenem Rahmen voranzutreiben. Doch als er auf Dienstreise seine Papiere in der Herzegowina verlor, wurde er gar für einen Spion gehalten und musste um sein Leben bangen. Im Internierungslager gesundheitlich schwer angeschlagen, entschied sich Kneitschel 1915 zum Ausstieg aus dem Unternehmen und ließ sich von Luise Rosenbauer auszahlen. Der Ingenieur verstarb wenig später. Und es gab noch einen Todesfall, der die Familie erschütterte. 1915 starb Hans Michael Rosenbauer im Reservelazarett in Steyr. Es lag nunmehr am erstgeborenen Sohn, sich der Firma anzunehmen.

Durchbruch nach dem Krieg

Konrad Rosenbauer (der Jüngere) wurde 1893 noch im Haus, in dem sein Betrieb gegründet worden war, in der Linzer Spittelwiese 11, geboren. Von Kindheit an wurde er auf die Übernahme der Fabrik vorbereitet. Er maturierte an der Realschule und erlernte nebenbei die italienische und serbokroatische Sprache, studierte das Feuerwehrwesen im Ausland und begann, Exportmöglichkeiten dorthin auszuloten.
1915 schloss er sein Studium an der Deutschen Technischen Hochschule in Prag und München mit dem Ingenieursdiplom ab, um gleich danach an die Seite seiner Mutter nach Linz zurückzukehren. Eigentlich hätte er seine Mutter nach Kräften unterstützen wollen, doch der Krieg machte ihm einen Strich durch die Rechnung. Konrad Rosenbauer wurde an die Südfront eingezogen, wo er drei Jahre als Pionieroffizier diente. Glücklicherweise entging er einer längeren Gefangenschaft, konnte nach Linz zurückkehren und 1920 die Position des geschäftsführenden Gesellschafters an der Seite seiner Mutter übernehmen. Luise Rosenbauer zog sich währenddessen immer mehr ins Private zurück. Bis zu ihrem Tod 1935 widmete sie sich hingebungsvoll karitativen Aufgaben. Die Nachkriegszeit bedeutete für das Linzer Unternehmen allen Widrigkeiten zum Trotz schließlich den Durchbruch. Die Wagnisse der

Naturally enough, Rosenbauer was not immune to these developments and orders from the fire services dwindled to a trickle. The company was only able to obtain small contracts and production was under external control anyway. The factory now had to manufacture armaments and in 1917 alone, 2,000 shell heads were dispatched along with other artillery components and military equipment. In spite of this situation, with a workforce of around 30, Luise Rosenbauer continued to steer the company through these turbulent times with a steady hand. Meanwhile, her business partner, Heinrich Kneitschel, undertook constant travel in order to maintain product sales on at least a modest level. However, during a business trip to Herzegovina, he lost his papers, arrested as a spy and actually had to fear for his life. Having contracted severe health problems while in an internment camp, in 1915 Kneitschel decided to leave the company and was bought out by Luise Rosenbauer. He died soon afterwards and his death was followed by another devastating fatality. In 1915, Hans Michael Rosenbauer passed away in a reserve military hospital in Steyr, thus leaving the family's first-born son, Konrad jun. to assume the running of the company alone.

A post-war breakthrough

Konrad Rosenbauer jun. was born in 1893 at Spittelwiese 11 in Linz, the house in which the company had been founded. From his childhood, Konrad had been groomed to take over the factory. He attended grammar school and also learned Italian and Serbo-Croat, studied the fire services in other countries and began to explore the possibilities for foreign exports. In 1915, he completed his studies at the German Technical University in Prague and Munich and graduated with a diploma in engineering. He immediately returned to Linz in order to be with his mother, as he wished to offer her his full support in managing the firm. However, the war cut through these plans and Konrad Rosenbauer was sent to the southern front, where he spent three years as an engineering officer. Fortunately, he managed to avoid a long spell as a prisoner of war and was able to get back to Linz, where in 1920 he assumed the position of a managing shareholder alongside his mother. Luise Rosenbauer now gradually withdrew from the business and until her death in 1935 worked with great devotion for charitable causes.
In spite of all the difficulties of the post-war period, it nonetheless brought a breakthrough for the Linz company. The risks taken in the pre-war years started to bear fruit as the motorized pump finally embar-

Dipl.-Ing. Konrad Rosenbauer

Oben: „Triumph"-Abprotzspritzen vor ihrer Auslieferung. Rosenbauer bot auch den Umbau von Spritzen verschiedener Fabrikate auf Koebe-Patent-System an.
Von links: Kleine Abprotzspritze, zwei Koebe-Abprotzspritzen, zwei Koebe-Abprotzspritzen mit Vorderwagen sowie eine vierrädrige Motorspritze Marke „Linz".

Rechts: Mannschaftswagen mit angehängter Koebe-Abprotzspritze auf zweirädrigem Karren.

Above. "Triumph" limber pumps prior to delivery. Rosenbauer also offered the conversion of various makes of pumps to the patented Koebe system.
From the left. Small limber pump, two Koebe limber pumps, two Koebe limber pumps with front wagon and a four-wheel "Linz" motor pump.

Right. Crew truck with attached Koebe pump on a two-wheeled limber.

Handddruckspritzen

Die Handdruckspritze, das urtümlichste Gerät des abwehrenden Brandschutzes, gab es schon in der Antike. Wie so vieles geriet auch diese Errungenschaft in Vergessenheit und musste erst in der frühen Neuzeit wieder erfunden werden. Zwar konnte diese Pumpe schon vor Jahrhunderten mit erstaunlicher Präzision gebaut werden, doch half erst die Einführung eines Windkessels dem Problem des unregelmäßigen Strahles zwischen Saug- und Druckvorgang ab. Das Know-how zu dessen Fertigung besaßen vor allem Glockengießer im süddeutschen Raum. Sie waren zu Feuerwehrausstattern geworden.

Die prominenten Namen auf dem Gebiet der Spritzenfertigung waren zweifelsohne Conrad Dietrich Magirus aus Ulm, Carl Metz aus Karlsruhe, E.C. Flader aus Jöhstadt oder Justus Christian Braun aus Nürnberg, um nur einige zu nennen.

Seit der Gründung 1866 vertrieb Rosenbauers Handelshaus seine Erzeugnisse am österreichisch-ungarischen Markt. Es ist aber vor allem ein Name, der in direkter Verbindung mit Rosenbauers „Handdruckspritzen-Tradition" steht: Hermann Koebe aus Luckenwalde bei Berlin. Der Feuerwehrtechnik-Pionier hatte ein revolutionäres Abprotzsystem erdacht, das sich Konrad Rosenbauer mit der Lizenzfertigung der Spritze „Triumph" zunutze machte. Nunmehr war es möglich, das Gerät mit einem Mann vom zweirädrigen Karren zu laden, wozu es früher einer sechsmal so starken Mannschaft bedurfte. Die Flexibilität erlebte durch die „Triumph" also einen Quantensprung. Nicht umsonst stellte sie mit 65 % den Großteil der zwischen 1906 und 1909 von Rosenbauer gefertigten Spritzen dar.

Ihre horizontale Wurfweite betrug aus einem 12-Millimeter-Mundstück bei 60 Hüben pro Minute beachtliche 32,50 m.

Neben der „Triumph" wurden noch verschiedene andere Handdruckspritzen gebaut, wie Ing. Johann Weinmeister in seiner 100-Jahr-Festschrift ausführt: Normalwagenspritze, Stadtwagenspritze, nordböhmische Wagenspritze, Landspritze, Abprotzspritzen anderer Systeme, Kastenspritzen, Karrenspritzen und vierrädrige wie tragbare Hydrophore. Alle diese fahrbaren oder tragbaren Spritzen wurden in vier Größenstufen für 170–300 l/min und für 8–14 Mann Bedienung erzeugt.

Die Produktion von Handdruckspritzen wurde bald nach dem Ersten Weltkrieg aufgegeben. Auf dem Land dienten die Produkte aber noch jahrelang als Grundausstattung der Feuerwehren.

Manually operated pressure pumps

Manually operated pressure pumps constitute the oldest form of firefighting equipment and were already used in classical antiquity. However, like so many other things, this achievement became lost and had to be rediscovered in the early part of the modern age. Whilst it is true that these pumps were built many centuries ago with astonishing precision, it was the introduction of the air chamber that first solved the problem of the irregular flow between the suction and pressure phases. Above all, bell foundries in southern Germany were in possession of the expertise required for the production of such chambers and thus they became suppliers of fire service equipment.

The leading names in the pump production area included Conrad Dietrich Magirus from Ulm, Carl Metz from Karlsruhe, E.C. Flader from Jöhstadt and Justus Christian Braun from Nuremberg, to name but a few.

Since its foundation in 1866, Rosenbauer's trading house sold its products in the Austro-Hungarian market. However, one name in particular stands out with regard to Rosenbauer's manual pressure pump tradition and that is Hermann Koebe from Luckenwalde near Berlin. This firefighting technology pioneer invented a revolutionary unlimbering system, which Konrad Rosenbauer employed for the licensed production of the "Triumph" pump. This enabled one man to unload the pump from a two-wheel limber, where previously a crew of six had been required. Thus the flexibility provided by the "Triumph" represented a quantum leap and it was no coincidence that with 65 per cent of production this pump constituted the bulk of Rosenbauer output between 1906 and 1909.

The pump employed a 12 mm nozzle and at 60 strokes/min its horizontal throw distance amounted to a highly respectable 32.50 m.

Apart from the "Triumph", a variety of other manually operated pressure pumps were produced as described by Johann Weinmeister in an article to mark the company centenary. These included standard truck pumps, municipal pumps, north Bohemian truck pumps, agricultural pumps, limber pumps using other systems, box pumps, cart pumps and both four-wheel and portable compressed air pumps. All these mobile and portable pumps were manufactured in four different sizes for 170-300 l/min and for operation by crews of 8-14.

The production of manual pressure pumps was terminated after World War I, but in rural areas they long remained a cornerstone of fire service activities.

Inserat in der Zeitschrift der Oberösterreichischen Feuerwehren vom 1. April 1886.

Advertisement in the Upper Austrian Fire Service journal from April 1, 1886.

Freiw. Feuerwehr Amstetten-Bahn.

Linke Seite: Eine auf **Koebe-System umgebaute Knaust-Handdruckspritze** als kombinierter Löschtrain mit Mannschaftswagen und Spritzenanhänger der k.u.k. Staatsbahnfeuerwehr Amstetten um 1910.

Unten: Rosenbauers Zeitungsinserat von 1906 zeigt die Errungenschaft des soeben erworbenen Koebe-„Triumph"-Patents: Die Pumpe konnte von einem einzigen Mann abgeprotzt werden.

*Left page. A **Knaust manually operated pressure pump** converted to the Koebe system as a combined extinguishing train with crew truck and pump limber. The vehicle was owned by the Imperial Railways Fire Service and dated from around 1910.*

Below. Rosenbauer newspaper advertisement from 1906 announcing the recent acquisition of the Koebe "Triumph" patent. Just one man could unload the pump.

KONRAD ROSENBAUER, LINZ

Fabrik für Lösch- und Wehrgeräte.

Persönliche Ausrüstungen

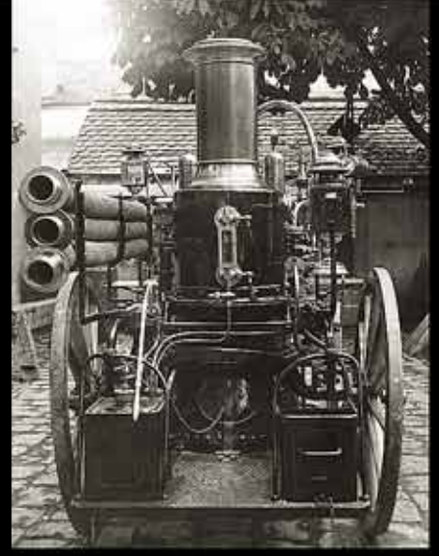
Signal- und Beleuchtungs-Instrumente Steig- und Rettungs-Geräte

SCHLÄUCHE, GEWINDE Schlauchhaspel, Mannschaftswagen Rettungs-Wägen.

Ein Mann protzt auf und ab!

Spritzenbau-Abteilung: K. Rosenbauer & Kneitschel, Linz,

Inhaber des k. k. österr. Patentes der Koebes Abprotzspritze „Triumph".

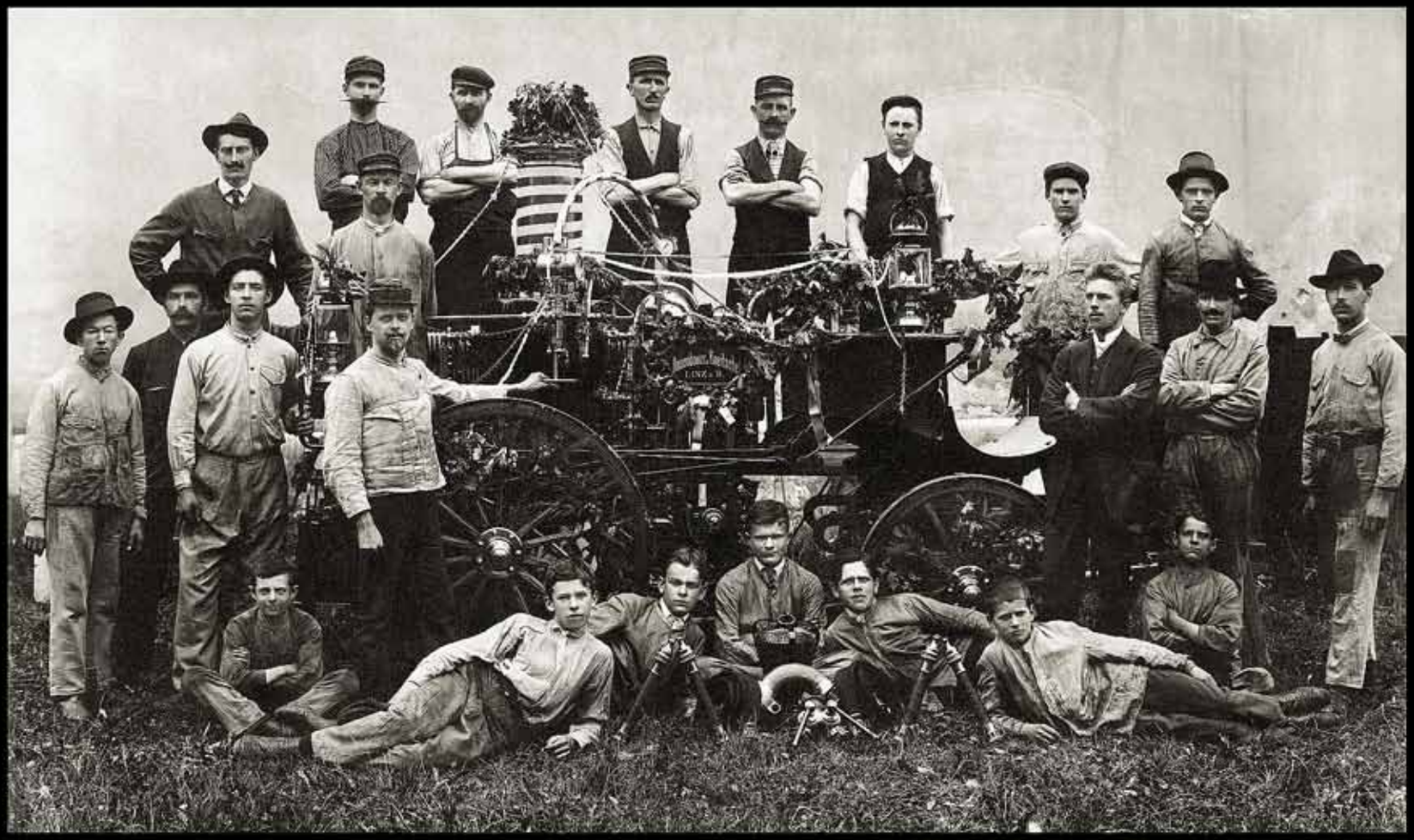


Links und rechts: **Zweizylinder-Dampffeuerspritze**, 800–900 l/min, 48 m Wurfweite (einstrahlig), 30 m (vierstrahlig). Gewicht samt Zubehör: 1.820 kg auf vierrädrigem, für Pferdezug eingerichtetem Wagen. Die Rosenbauer-Dampfspritze war auch in der schweren Version mit 3 Zylindern, 2.400 kg Eigengewicht und 1.200 l/min erhältlich.

Unten: Erinnerungsfoto der Belegschaft der Nettingsdorfer Papierfabrik mit ihrer ersten von Rosenbauer ausgelieferten **Dampffeuerspritze Größe II** im Juli 1910.

*Left and right. **Two-cylinder steam pump**, 800-900 l/min, 48 m throw range (single jet), 30 m (four-jet). Weight including accessories: 1,820 kg on a four-wheel wagon designed to be horse-drawn. The Rosenbauer steam pump was also available in a heavy version with three cylinders, a weight of 2,400 kg and an output of 1,200 l/min.*

*Below. A commemorative photo of the staff of the Nettingsdorfer paper mill with their first **Size II steam pump**, which was supplied by Rosenbauer in July 1910.*



Linke Seite und unten: Eine vierrädrige **Motorspritze Größe IV, Marke „Linz"** mit 4-Zylinder-Blockmotor (35 PS), 1.000 l/min bei 8,5 bar und angehängter Schlauchhaspel. Die Radnaben – in der Aufnahme links gut erkenntlich – tragen die Bildmarke der Firma Rosenbauer & Kneitschel. Links ist die Pumpenverschalung hochgeklappt. Geliefert 1914 an die FF Urfahr (Oberösterreich).

Left page and below. A four-wheel, ***Size IV "Linz Brand" motor pump*** *with 4-cylinder block engine (35 hp), output of 1,000 l/min at 8.5 bar and attached hose reel. The wheel hubs, which can be clearly seen on the left, bear the Rosenbauer & Kneitschel company logo. In the photo on the left, the pump hood is raised. Supplied in 1914 to the Urfahr Voluntary Fire Service (Upper Austria).*

WEITRA
1873 - 1913

Linke Seite: Vierrädrige **Motorspritze Größe IV „Marke Linz"**, Baujahr 1913, für die FF Weitra (Niederösterreich). Ein 4-Zylinder-Blockmotor leistete 35 PS und erreichte dabei eine Fördermenge von 1.000 l/min bei 8,5 bar. Das Wagengestell bestand aus Stahlpressteilen, womit ein mit 1.200 kg geringes Gewicht erreicht wurde. Darauf waren zwei vordere, sechs seitliche Sitzplätze sowie zwei Stehplätze auf der Rückstandbrücke vorgesehen.

Unten: Briefpapier des Unternehmens von 1904/1905.

*Left page. A four-wheel, **Size IV "Linz Brand" motor pump**, manufactured in 1913 for the Weitra Volunteer Fire Service (Lower Austria). A 4-cylinder block engine generated 35 hp and thus provided an output of 1,000 l/min at 8.5 bar. The vehicle frame was made of steel pressings, which kept the weight down to 1,200 kg. Two front and six lateral seats were available along with two spaces for standing crew on the rear footplate.*

Below. Company stationery from 1904/1905.

Linz a/D. den 3. Juni 1905.-

Verehrliche K.k.Tabak-Haupt-Fabrik,

L i n z a./D.

Hiermit bestätige ich verbindlichst dankend den mir mit Ihrem Geehrten v.2.d.M.Nr.2748 güt.erteilten Auftrag auf:

a)	100 m inn.gumm.Hanfschlauch Nr.6 .....à K.3.60	K.360.-
	samt 10 Paar Ob.Oesterr.Normalgewinde .....à " 8.40	" 84.-
	und 20 Messingdraht-Aufbindungen .....à " 0.50	" 10.-
b)	6 Helme mit Nackenleder u.Mess.Kamm ....à " 8.40	" 50.40
c)	2 Signalhörner Nr.871 .....à " 7.-	" 14.-
d)	1 Theilungsgabel mit 2 Absperrhähnen und Ober.Oesterr.Normalgewinde ....."	75.-
	Summa Kr. 593.40.	

Laut Vereinbarung mit 2% Kassasconto.-

Für prompteste Ausführung der Ordre werde ich bemüht sein und empfehle mich indessen

Hochachtungsvoll
KONRAD ROSENBAUER

Linz, am 11. April 190 4.

Verehrliche
Oekonomie-Verwaltung der K. k. Tabak-Hauptfabrik,
L i n z a. D.

Zufolge Ihrer freundlichen Aufforderung beehre ich mich Ihnen nachstehend zu offerieren:

53 Meter gummirten Flachs-Köperschlauch Nr.6	a Kr. 3,80	Kr. 201,40,
1 Lederhelm mit breiten Messingkamm	.....	" 8,40,
4 " " schwarzem schmalen Kamm	a. K. 6,80 "	27,20,
4 Beile mit Wiener Ledertaschen	a." 8,80 "	35,20.

Ihrer geschätzten Auftragserteilung sehe ich bestens entgegen und empfehle mich Ihnen inzwischen

mit Hochachtung!
KONRAD ROSENBAUER

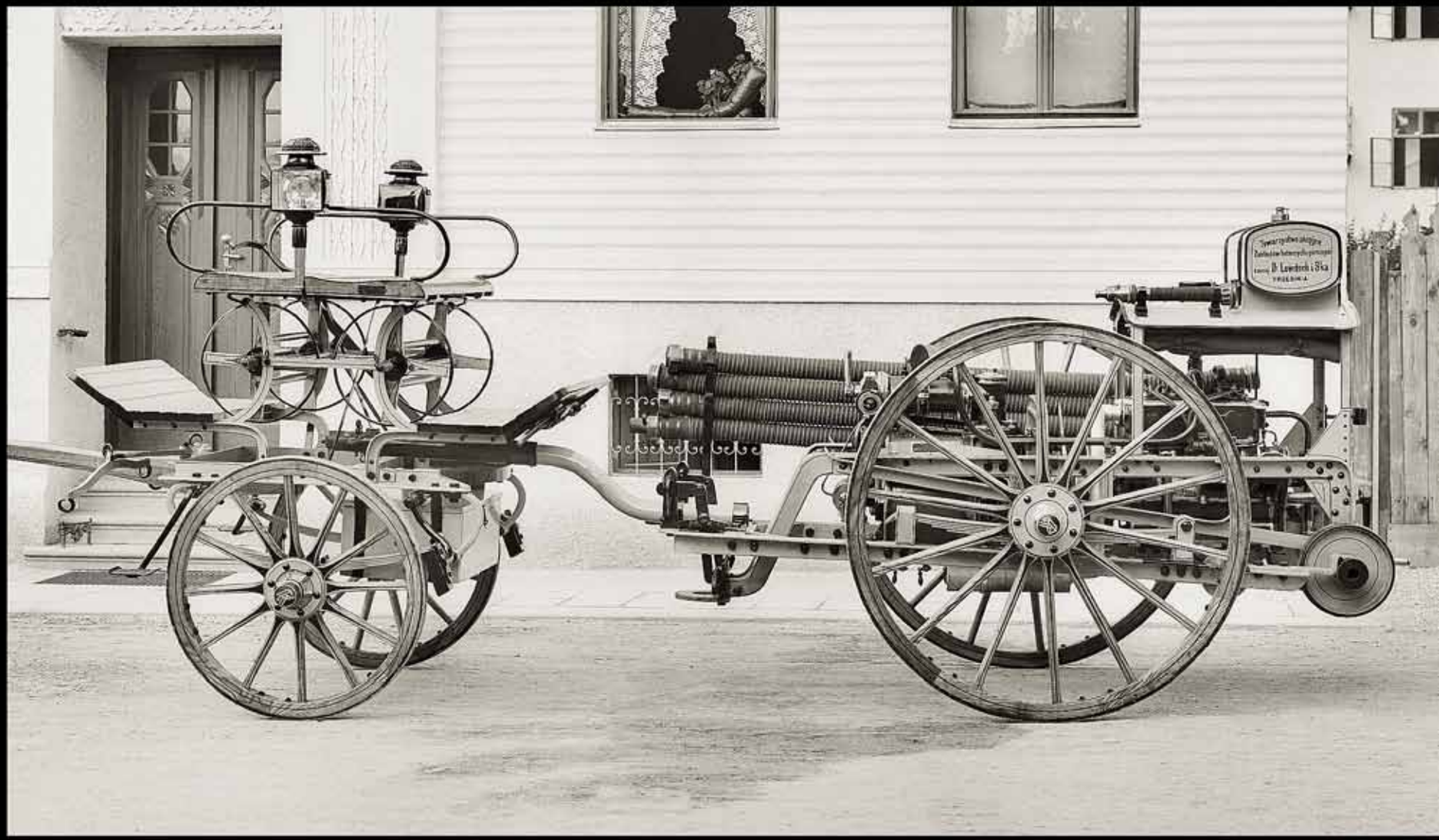
6 Messingdraht-Aufbindungen a. Kr. 0,50 ..... Kr. 3,-

1. 275.20

Towarzystwo akcyjne
Zakładów
D. Lewitsch i Ska
TRZEBINIA

Linke Seite und unten: Die Stahlrohrdeichsel der zweirädrigen **Gebirgsmotorspritze Größe III** (400 l/min) erlaubte die Ankuppelung an einen sechssitzigen Vorderwagen, der der Bedienungsmannschaft ausreichend Platz bot und für Pferdezug ausgelegt war. Das Pumpenaggregat war abprotzbar und wurde um 1920 nach Trzebinia (Galizien/Polen) an die Stahlwerke und Bergbau-Gesellschaft von Dr. Lowitsch geliefert.

Left page and below. The tubular steel shaft of the two-wheel, ***Size III mountain motor pump*** *(400 l/min) allowed it to be coupled to a six-seat front wagon, which offered sufficient space for the crew and was designed to be horse-drawn. The pump unit could be unlimbered and was delivered in around 1920 to the Dr. Lowitsch steel plant and mining company in Trzebinia (Galicia/Poland).*



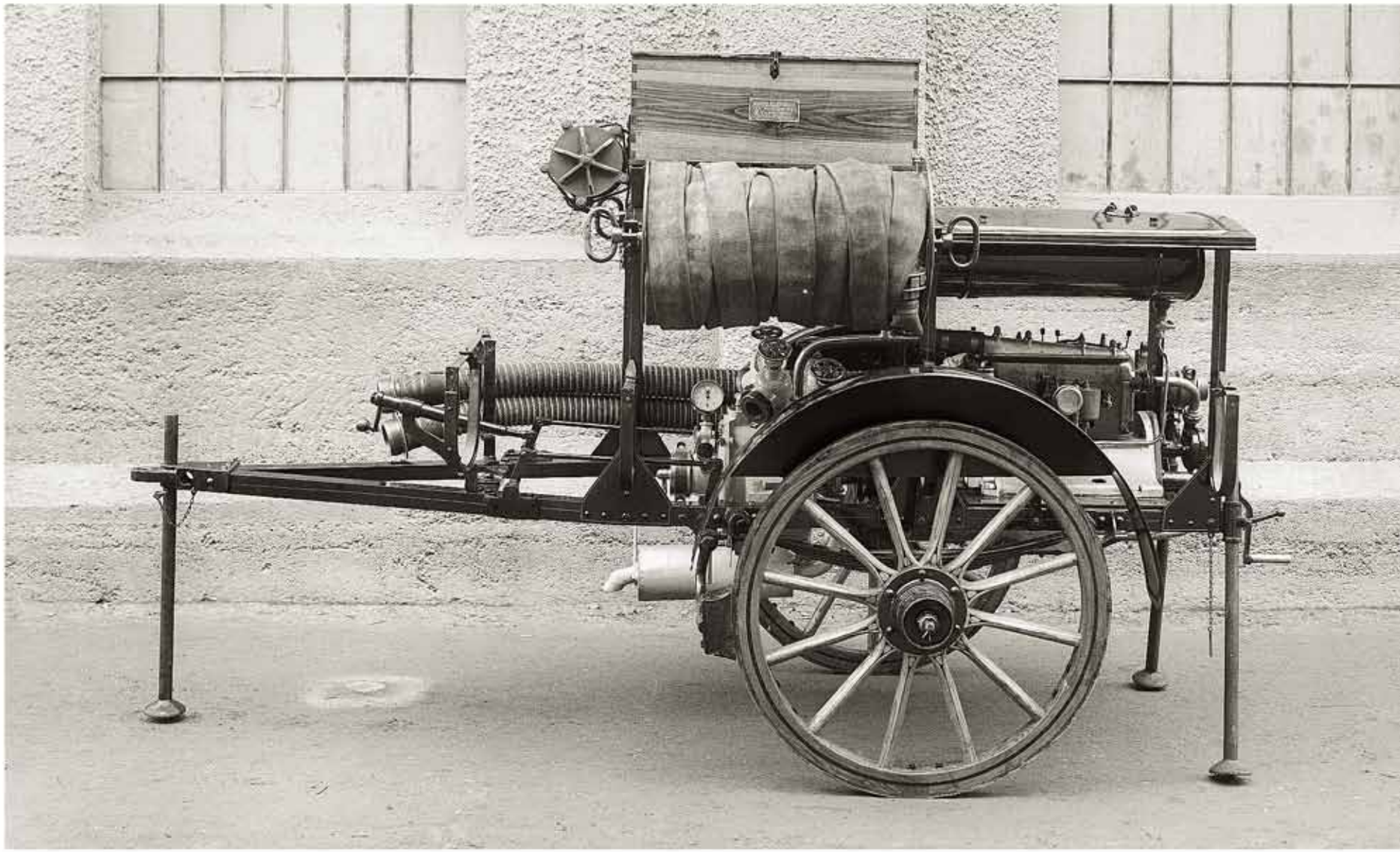
廣澤
第一部
第二部
第三部
廣澤消防組第一部
廣澤消防組第二部
廣澤消防組第三部
第一部
第二部
第三部

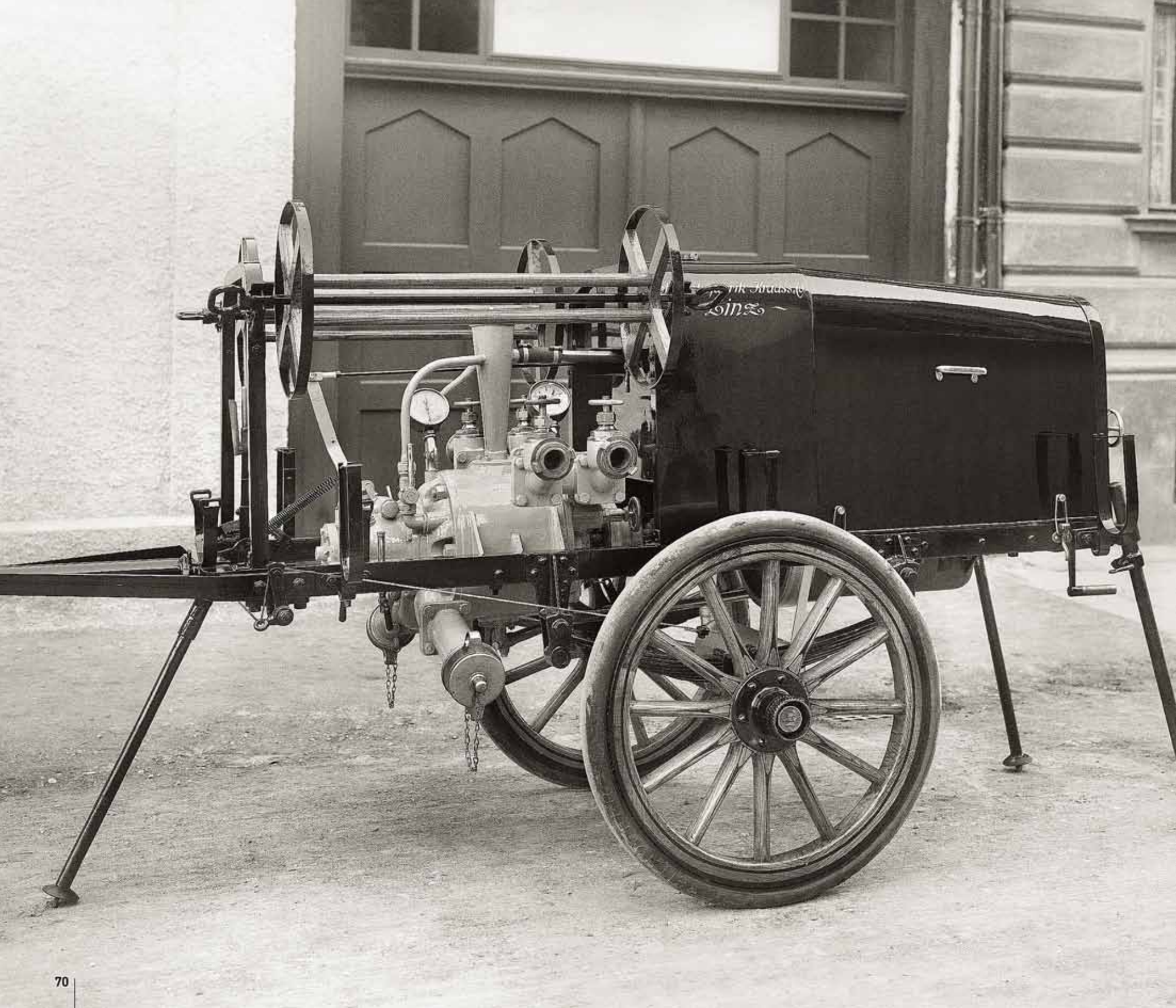
Links: Die Freiwillige Feuerwehr von Hirosawa (Japan) mit ihren Rosenbauer-Fabrikaten. Um 1924.

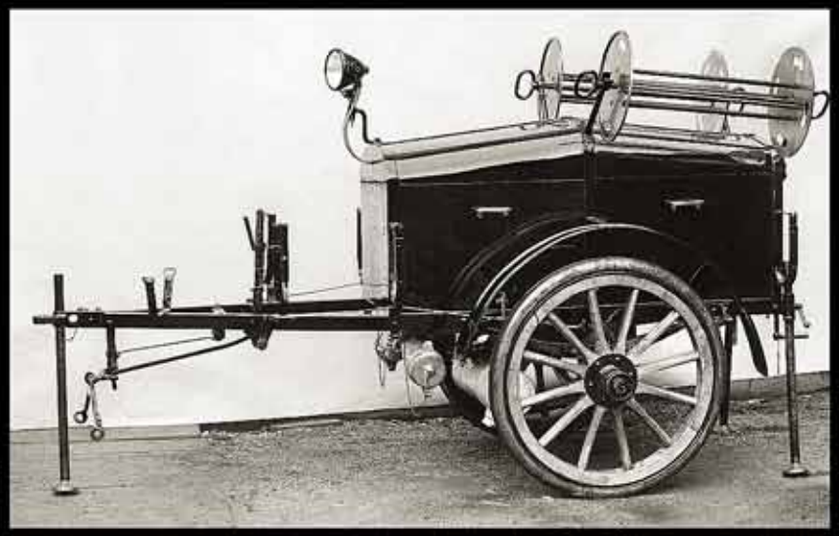
Unten: Eine Zweiradspritze in der sogenannten „Normalausführung" für die Größen II, III und IV. Der Karren war im Handzug verwendbar, konnte aber auch mit Vorderwagen gezogen werden. Hier eine Größe II.

Left. The Hirosawa Volunteer Fire Service (Japan) with their Rosenbauer equipment. Around 1924.

Below. A two-wheel pump in the so-called "standard version" for the Sizes II, III and IV. The wagon could be pulled manually or by a towing vehicle. This pump is a Size II.







Oben: Freiwillige Feuerwehreinheit aus dem Stadtviertel Iriecho der Stadt Shimidzu (Japan) mit ihrem Rosenbauer-Tragkraftspritzenanhänger.

Links: Eine Größe IV (1.000 l/min bei 10 bar) mit 32 PS im verschalten Autoanhänger, geliefert 1924 an die FF Schönlinde (Krásná Lípa, Tschechien).

Linke Seite: Die Zweiradspritze Größe III (800 l/min bei 8 bar) mit 24 PS, geliefert 1923 an die Lokomotivfabrik Krauss & Co. in Linz.

Above. A volunteer fire service unit from the district of Iriecho in the city of Shimidzu (Japan) with their Rosenbauer portable pump trailer.

Left. A Size IV pump (1,000 l/min at 10 bar) with 32 hp in a trailer with housing. Delivered in 1924 to the Krásná Lípa (Schönlinde) Volunteer Fire Service (former Czechoslovakia).

Left page. A two-wheel Size III pump (800 l/min at 8 bar) with 24 hp, delivered to the Krauss & Co. locomotive works in Linz in 1923.

Linke Seite: Die **Hochdruck-Leichtmotorspritze Größe II** (600 l/min bei 8 bar, 16 PS) auf einem von Hand gezogenen Karren. Diese Konfiguration eignete sich laut Rosenbauer besonders für Fabriksfeuerwehren sowie Feuerwehren in Gemeinden mit „beschränktem Umkreis".

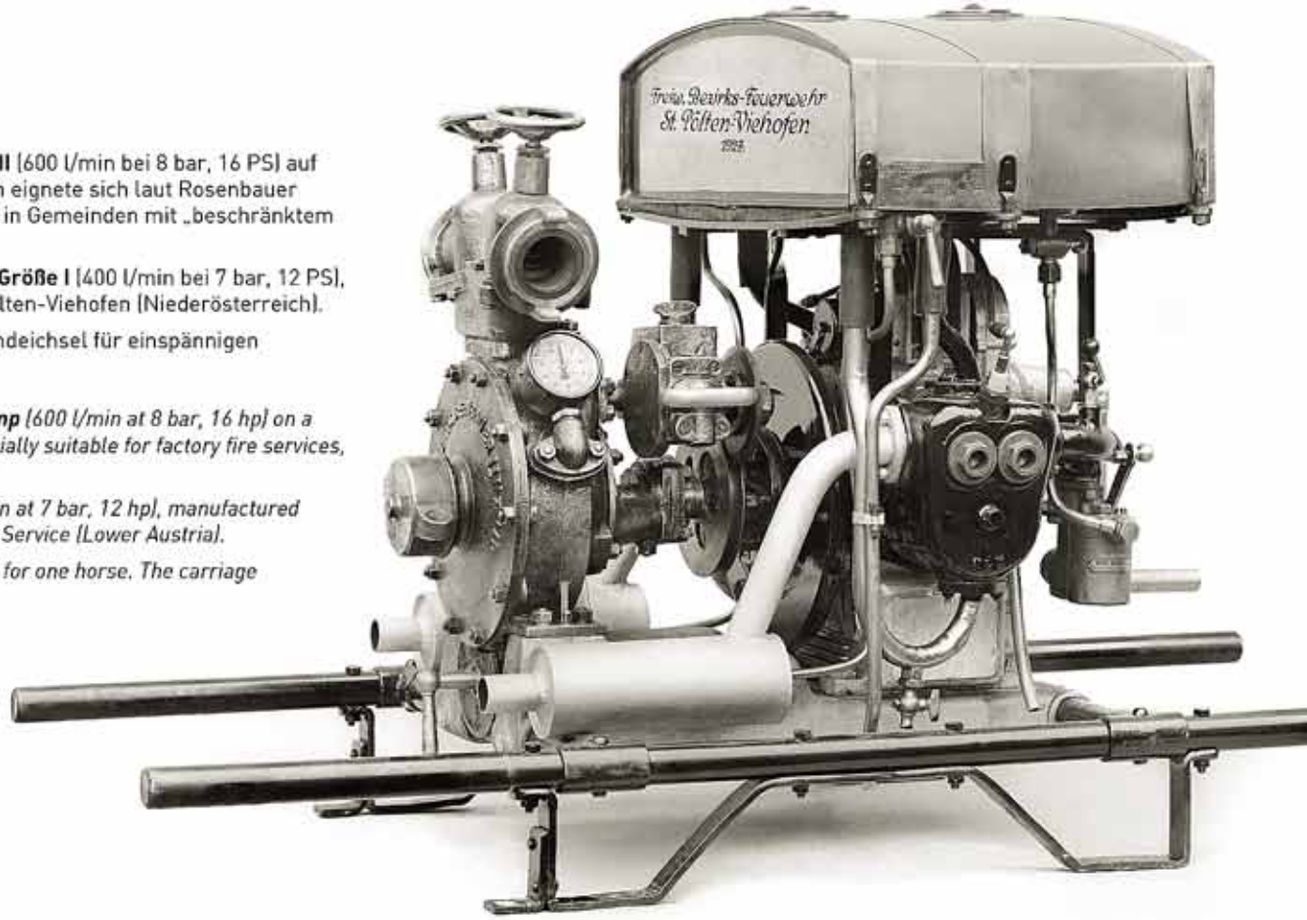
Rechts: Eine reinwassergekühlte **Tragkraftspritze der Größe I** (400 l/min bei 7 bar, 12 PS), gebaut 1927 für die Freiwillige Bezirksfeuerwehr St. Pölten-Viehofen (Niederösterreich).

Unten: Die **Größe II** mit zweirädrigem Karren und Ansendeichsel für einspännigen Pferdezug. Das Gespann wog 350 kg.

*Left page. A **Size II, high-pressure, lightweight motor pump** (600 l/min at 8 bar, 16 hp) on a handcart. According to Rosenbauer, this design was especially suitable for factory fire services, as well as fire services in districts with a "limited radius".*

*Right. A pure water-cooled **Size I portable pump** (400 l/min at 7 bar, 12 hp), manufactured in 1927, for the St. Pölten-Viehofen District Volunteer Fire Service (Lower Austria).*

*Below. A **Size II** with two-wheel carriage and Ansen shafts for one horse. The carriage weighed 350 kg.*

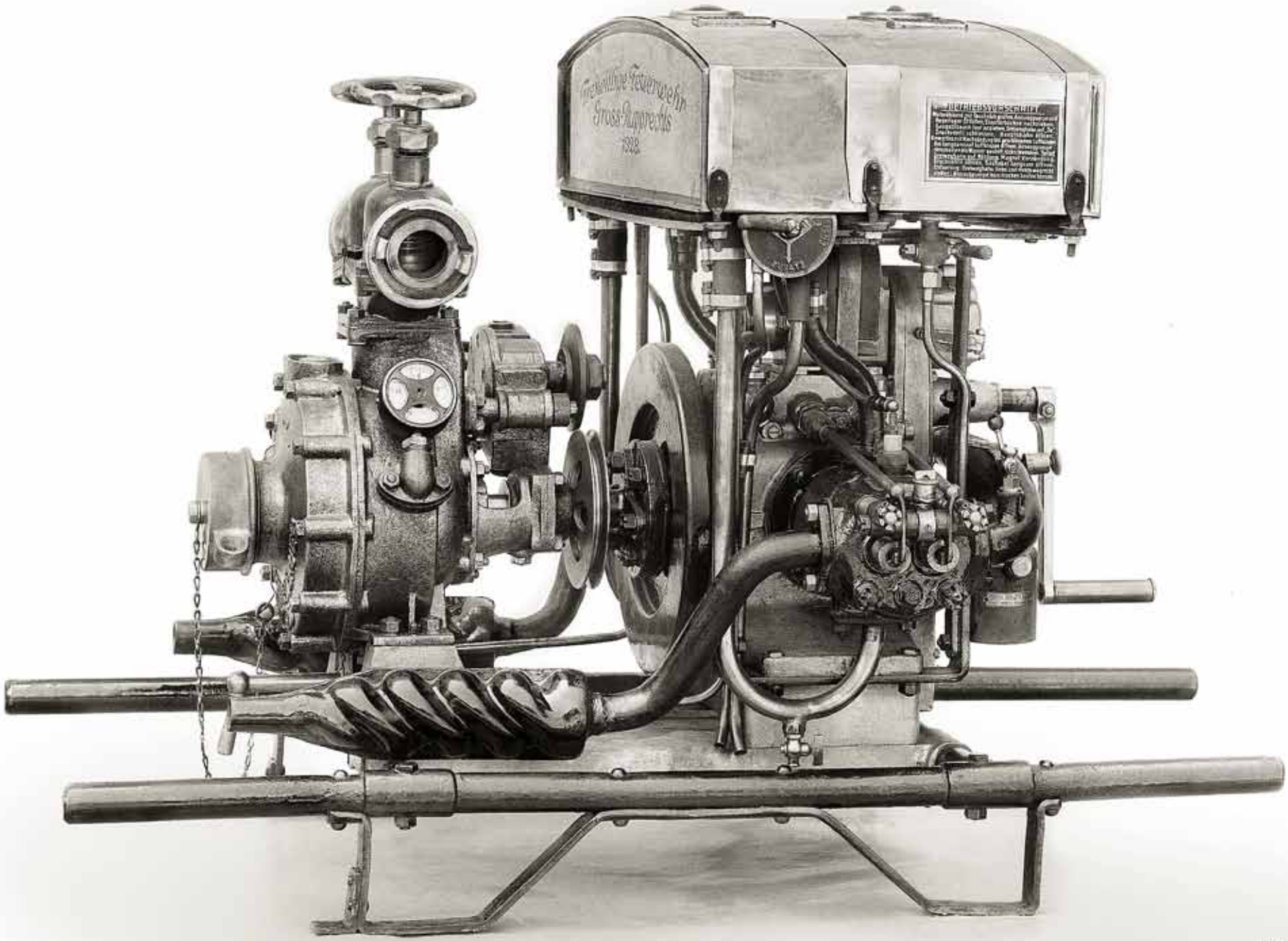


Linke Seite: 1920 erwarb die Feuerwehr der chinesischen Stadt Changsha (Aufnahme vor dem Stadttor) eine **Rosenbauer-Motorspritze**. In einem Empfehlungsschreiben wurde mitgeteilt: „Die Spritze findet unseren vollen Beifall, sie ist gut und stabil gebaut, fördert sehr viel Wasser, unterdrückt sehr schnell auftretendes Feuer, zeichnet sich durch leichte Bedienung aus. Die Anschaffung spart uns außerdem den Lohn der vielen Wasserträger."

Unten: Ab 1924 wurden nach den 4-Zylinder-Aggregaten leichte tragbare 2-Zylinder-4-Takt-Aggregate eingeführt. Sie wurden mit zentrischem Gehäuse sowie mit Reinwasserkühlung versehen und waren bis zur Einführung des 2-Takters eine beliebte Type.

*Left page. In 1920, the fire service of the Chinese city of Changsha (photo taken in front of the city gate) purchased a **Rosenbauer motor pump**. A letter of recommendation stated: "We are entirely satisfied with the pump, which is well-built and stable, transports a great deal of water, rapidly extinguishes outbreaks of fire and is characterized by its ease of operation. In addition, this purchase saves us the wages of many water carriers."*

Below. Following the 4-cylinder units, in 1924 light and portable 2-cylinder and 4-stoke units were introduced. These were fitted with centric housings and pure water-cooling and were a popular model until the introduction of the two-stroke pump.



Linke Seite: **Leichtmotorspritze Größe I**, F60 mit luftgekühltem 2-Zylinder-2-Takt-Baer-Motor, 10 PS; Kreiselpumpe 500 l/min bei 5 bar; Erstkonstruktion 1923.

Unten: **Tragbare Motorspritze Größe I** auf Raupenrädern zum Transport über aufgeweichtes Gelände, um 1920.

Left page. ***Size I F60 lightweight motor pump*** *with a 10 hp, air-cooled, 2-cylinder, 2-stroke Baer engine and a centrifugal pump providing 500 l/min at 5 bar. First built in 1923.*

Below. ***Size I portable motor pump*** *on tracked wheels for transport over soft ground. Photo from around 1920.*

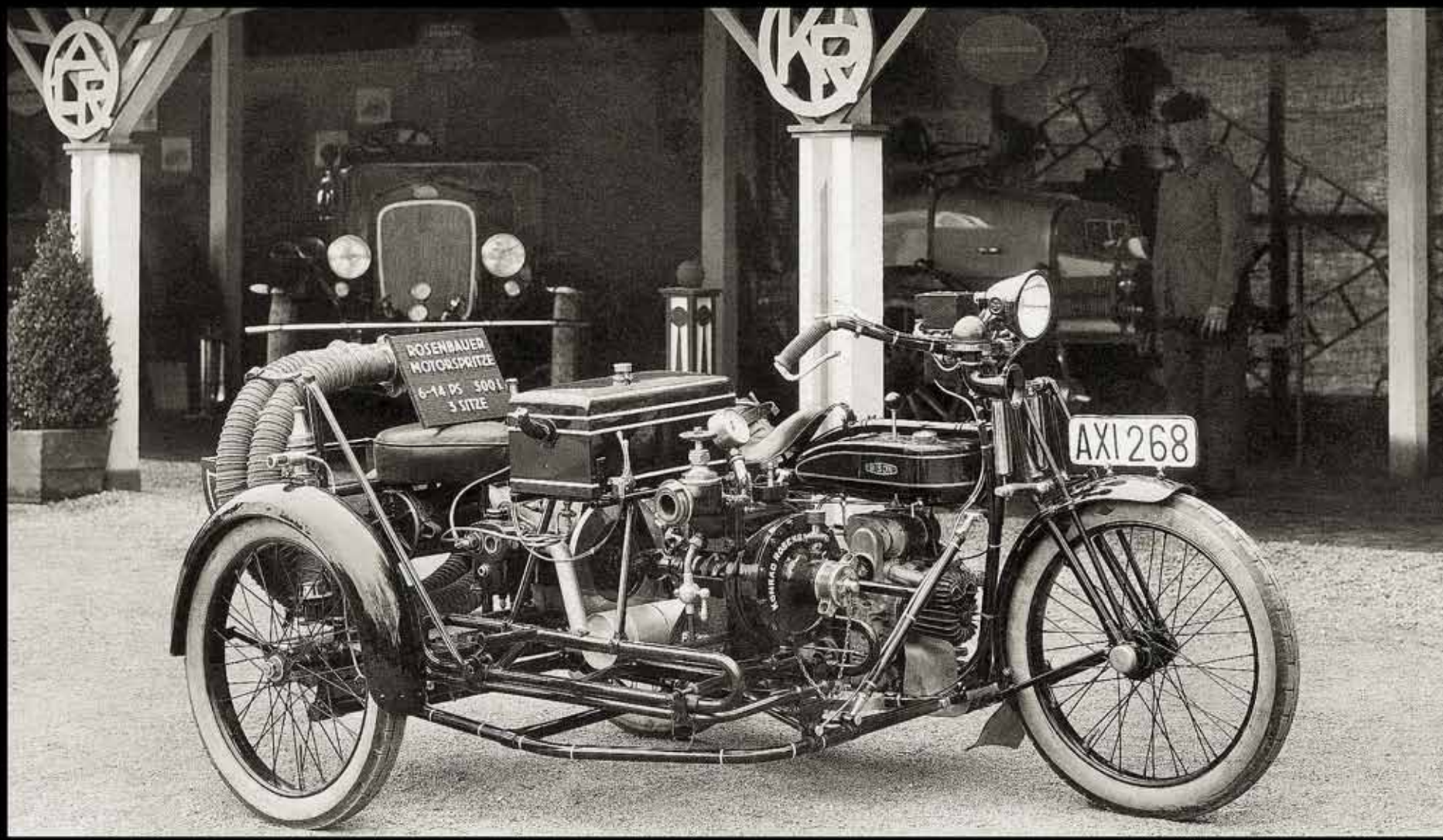
CII 167

Linke Seite: Rosenbauer-**Tragkraftspritze „Klein Florian"** (250 l/min bei 2 bar) auf Triumph-Beiwagengespann im Jahr 1931.

Unten: Rosenbauer-Stand auf der Wiener Frühjahrsmesse 1924: **Kleinmotorspritze Größe 0** auf Bison-Motorrad mit Beiwagen für 3 Personen. Die Spritze wurde von einem 13,5 PS starken 2-Zylinder-4-Taktmotor mit 3-Gang-Getriebe angetrieben. Am Beiwagen befanden sich Schlauchmulden für 600 m Schläuche und Platz für Saugschläuche.

Left page. Rosenbauer ***"Little Florian" portable pump*** *(250 l/min at 2 bar) on a Triumph sidecar in 1931.*

Below. Rosenbauer stand at the 1924 Vienna Spring Fair. ***Size 0 small motor pump*** *mounted on a Bison motorcycle with a sidecar for three people. The pump was powered by 13.5 hp, 2-cylinder, 4-stroke engine with a 3-gear transmission. The sidecar had bays for 600 m of hose and room for suction hoses.*

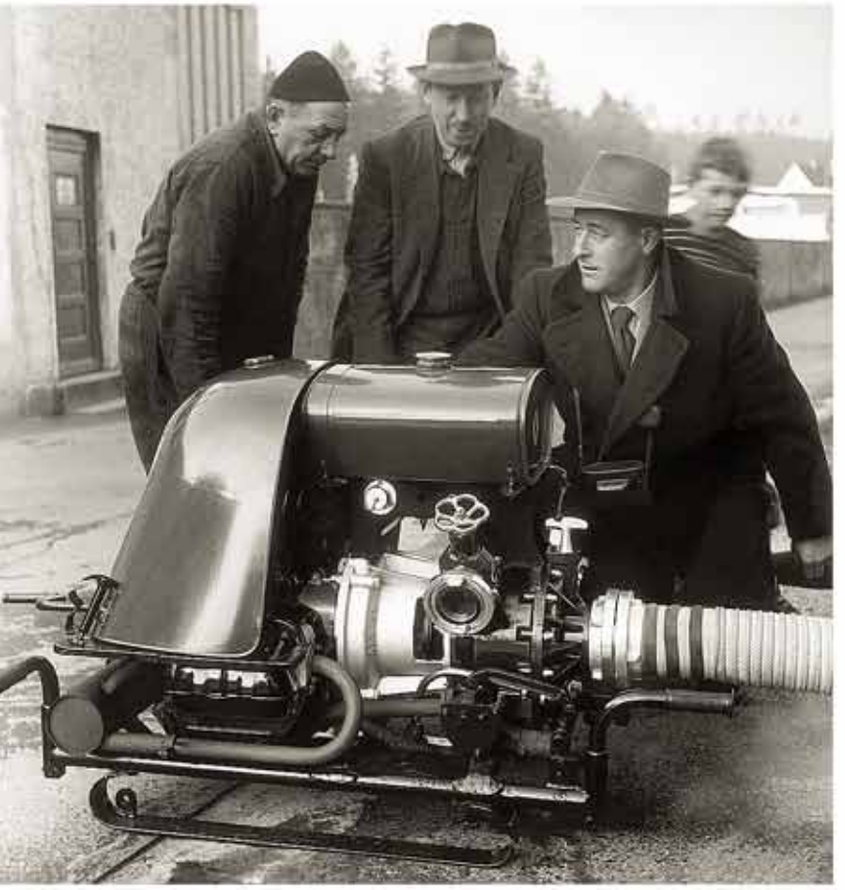


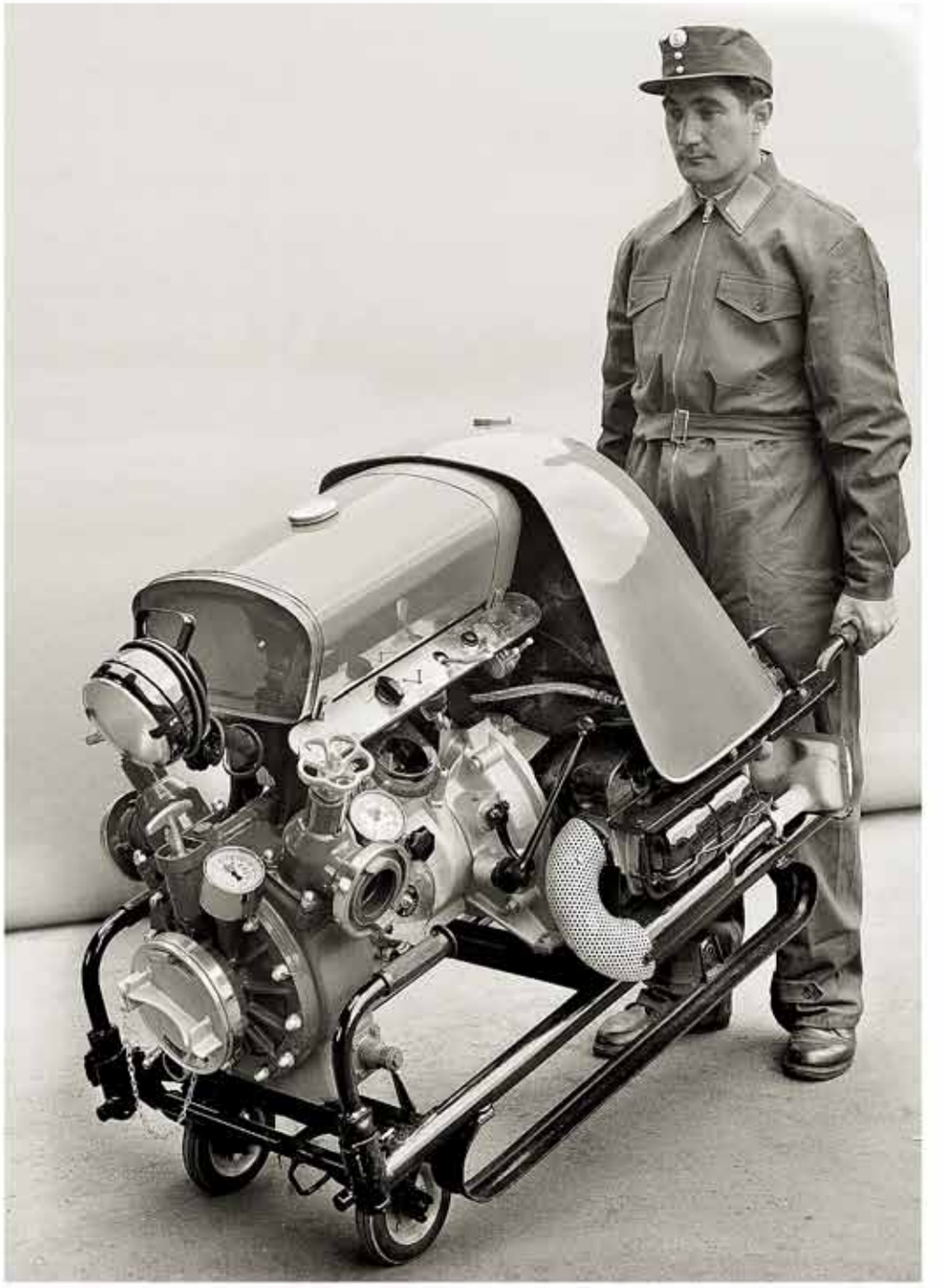
Rechts: Die **Tragkraftspritze RVW 75** verfügte über eine angebaute 160-W-Lichtmaschine, die für den Betrieb von zwei Arbeitsscheinwerfern Strom lieferte. Auf der rechten Seite ist die Tragkraftspritze auf die zugehörigen Anhänger verladen.

Unten: Ein Rosenbauer-Vertreter präsentiert die **Tragkraftspritze RVW 75.**

*Right. The **RVW 75 portable pump** was fitted with an integrated 160 W dynamo, which supplied power for two working searchlights. On the right, the portable pump is loaded onto its trolley.*

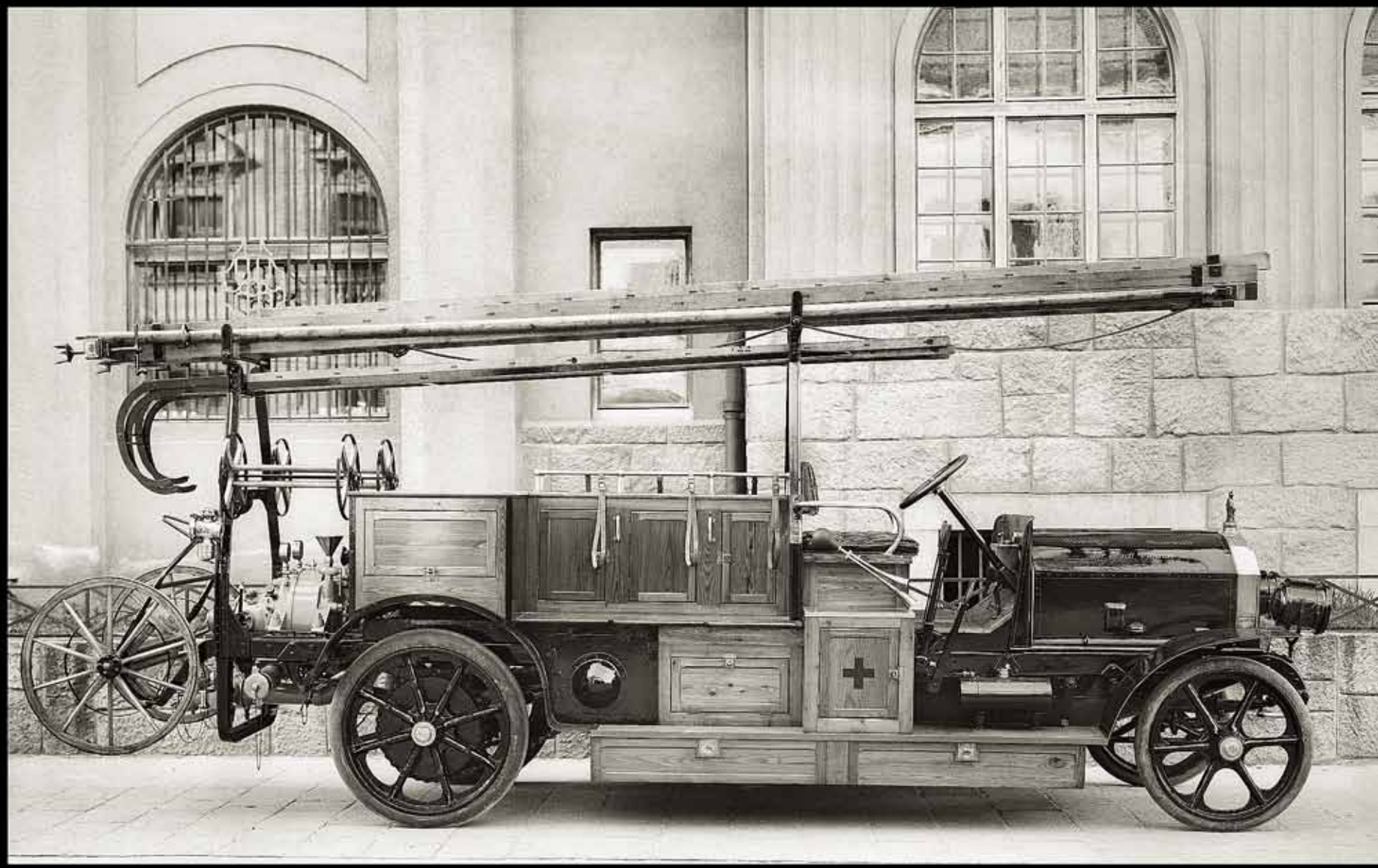
*Below. A Rosenbauer sales rep presents the **RVW 75 portable pump**.*





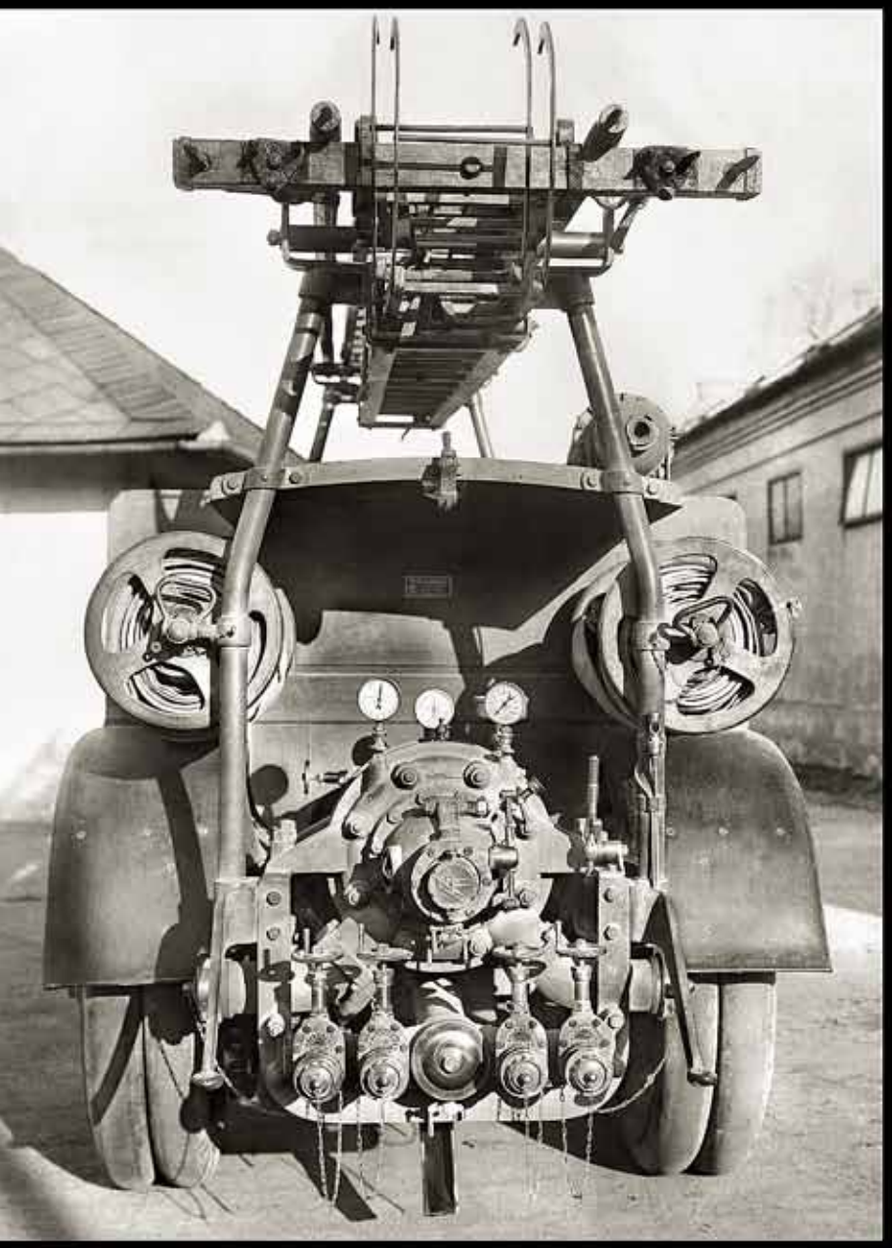
Linke Seite und unten: **Automobilspritze auf Fiat,** geliefert 1921 an die Freiwillige Feuerwehr Villach (Kärnten). Die 2-stufige Hochdruckzentrifugalpumpe (800 l/min bei 10 bar) befand sich im Heck des Fahrzeugs, wie die Aufnahme links deutlich zeigt. Dort ist auch der Kettenantrieb der Hinterachse zu erkennen.

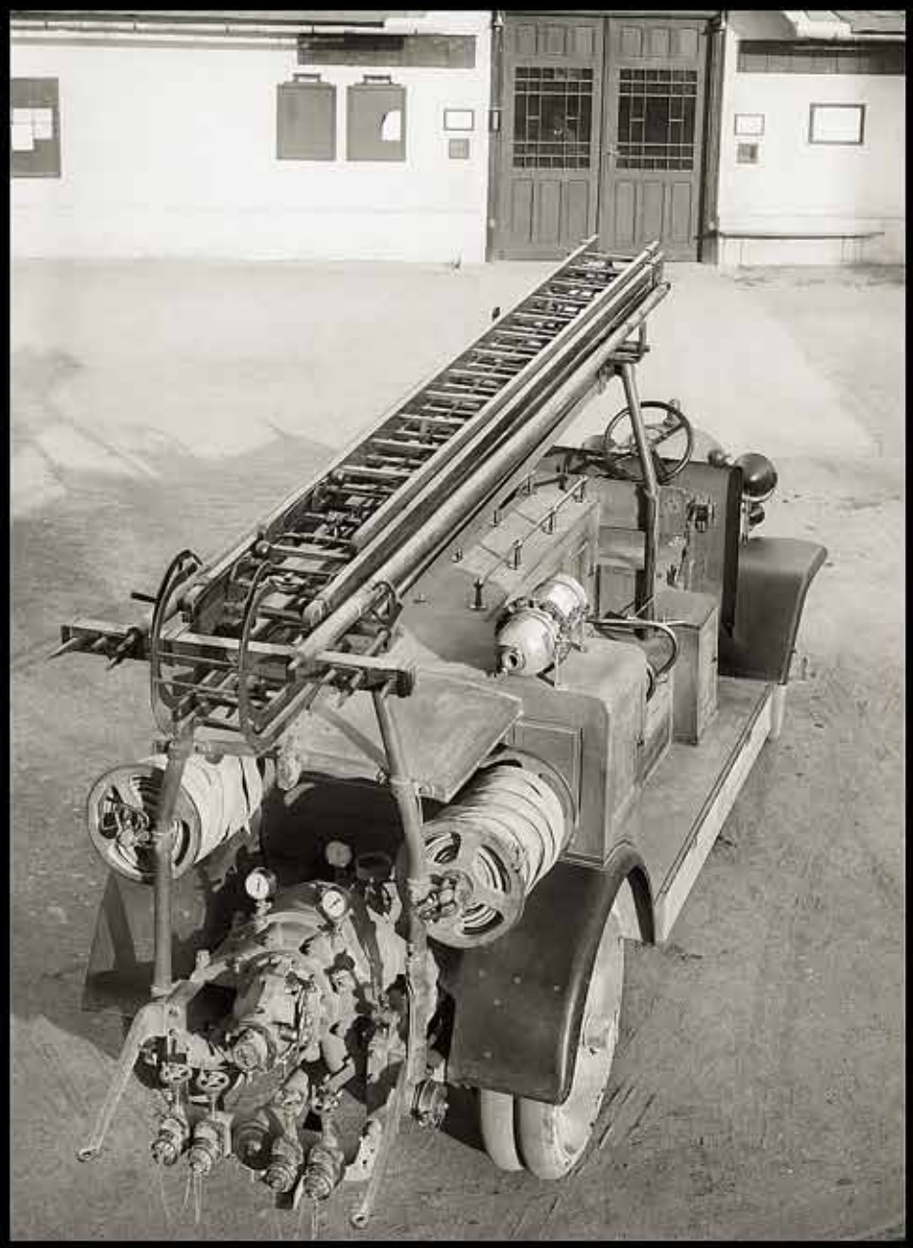
Left page and below. ***Fire truck on a Fiat chassis*** *delivered in 1921 to the Villach Volunteer Fire Service (Carinthia). As the photo clearly shows, the 2-stage, high-pressure centrifugal pump (800 l/min at 10 bar) was located at the rear of the vehicle. The chain drive of the rear axle is also evident.*



Rechte Seite und unten: Diese **Automobilspritze auf Austro-Fiat 4T** (38/42 PS) mit rückwärtiger dreistufiger Hochdruckzentrifugalpumpe (800 l/min bei 10 bar) und abprotzbarer Schlauchhaspel bot zehn Personen Platz. 1921 geliefert an die Werksfeuerwehr der Weberei Enderlin in Traun (Oberösterreich).

*Right page and below. This **fire truck on an Austro-Fiat 4T chassis** (38/42 hp) with rear-mounted, 3-stage, high-pressure centrifugal pump (800 l/min at 10 bar) and detachable, limbered hose reel, offered room for a crew of ten. It was delivered to the Enderlin Weaving Mill Fire Service in Traun (Upper Austria) in 1921.*



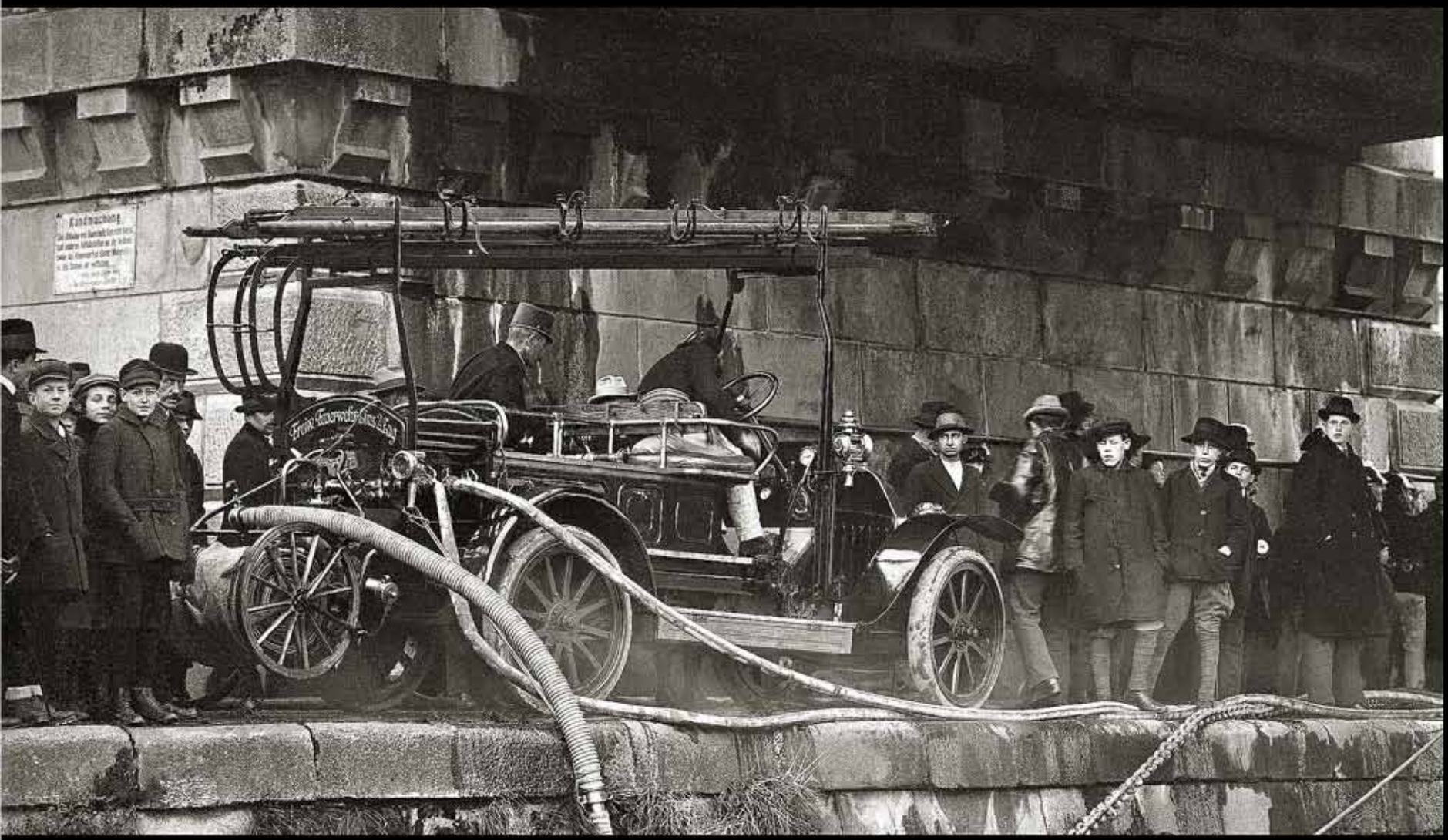


Rechte Seite: Im Jahre 1919 erhielt der II. Zug der Feuerwehr Linz ein **Löschfahrzeug auf Austro-Fiat, Type 1C,** für 8 Personen. Mit 4 Zylindern und 22 PS ausgestattet, erreichte es eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Im Heck befanden sich eine Feuerlöschpumpe (600 l/min bei 6 bar) sowie eine fahrbare Schlauchhaspel. Das Leitergerüst trug eine zweiteilige Schiebeleiter, zwei Hakenleitern, Saug- und Druckschläuche bzw. saug- und druckseitige Armaturen.

Unten: Übung unter der Linzer Donaubrücke mit dem **Austro-Fiat-Löschfahrzeug** der FF Linz (III. Zug) um 1920. Die Aufnahme zeigt die abprotzbare Schlauchhaspel.

*Right page. In 1919, the no.2 crew of the Linz Fire Service received a **fire truck on an Austro-Fiat Type 1C chassis** with room for eight men. Equipped with a 4-cylinder, 22 hp engine, the truck had a top speed of 45 km/h. A pump (600 l/min at 6 bar) was located at the rear of the vehicle along with a mobile hose reel. The ladder frame carried a two-part sliding ladder, two hook ladders, suction and pressure hoses, suction and pressure fittings.*

*Below. Exercise under the Danube bridges involving an **Austro-Fiat fire truck** of the Linz Volunteer Fire Service (no.2 crew). The photo shows the detachable hose reel on a limber.*



Automobile Motorfeuerspritze Type „Überland"

Merkmale

Pumpe: Feststehende Hochdruckzentrifugalpumpe. Konstruktion Rosenbauer. Einstufig. Material Leichtbronze. Kugellagerung. Heiss- und Kühlwasserumlauf, angesaugt oder mit Ansaugluftpumpe mit automatischer Schmierung.
Stündliche Wasserlieferung ..... 700 bis 1000 l
Druck: normal ..... 8 Atm., maximal ..... 15 Atm.
Größte Saughöhe ..... 8½ m
Saug- und Druckschlauch beistreifen
Strahlrohrweiten bis ..... 48 m

Motor: Vierzylinder Monoblock Leistung 34 PS. Motor „FIAT". Bauschalldämpfung. Spritzölsystem. Zentralschmierung. Kühlwasserpumpe, Ventilator, Bienenkorbkühler, automatischer Temperaturregulator, einsetzig angeordnete, verschraubte Ventile. Umdrehzahl-Tourenregulator, Zündungsumschalter bei Ölmangel.

Chassis: Druckstraßenlenkung. Gegossener Stahlpfeilerachsbalken. Federn aus Spezialstahl. 3 Vollgummibereifung. Räder Continental-Cord- oder -WIG-Bereifung. Kardan-Antrieb. Hinterachsbrücke und Kardanwellenrohr, aus einem Stück gepreßt. 4 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang. Höchstgeschwindigkeit, Laufflerkupplung. 2 Bremsen. Bergsperre.

Pumpengewicht ..... 1500 kg
Tragfähigkeit ..... 45 km
Maximale Geschwindigkeit ..... 35 "
Steigungsverhältnis ..... 15 %
Spurweite ..... 1340 mm
Bereifung: 810×120 mm, vorne einfach, hinten doppelt
Beleuchtung: Elektrisch, System Bosch
Betriebsdauer: Inhalt für 10 Betriebsstunden.

Automobilspritzen-Lohner-Rosenbauer-Gesellschaft m.b.H.
Wien IX. Porzellangasse 2

Aufbau: Karosserie Lohner, Chauffeursitz gepolstert und gestellsam, mit Windschutzscheibe, 4 Sitz- und 2 Stehplätze. Werkzeug- und Gerätekasten, Kotflügel, Seitenaufbrücken. Heiterseite. Schlauchhaubles oder Schlauchkegeln. Leitergerüst auf Wunsch. Saugschlauchkasten, Rasterwandeinge. Trittleiste mit Aluminiumbelag.

Abmessungen und Gewicht:

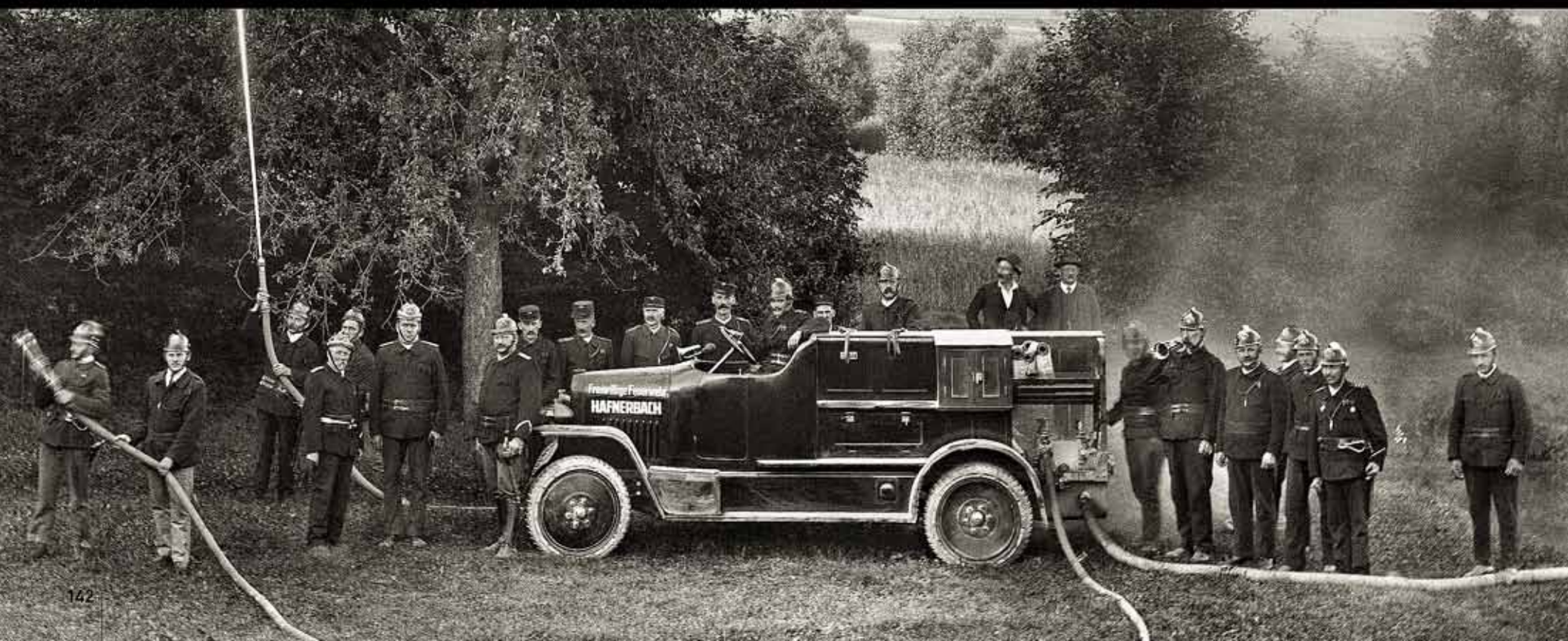
Länge	4250 mm
Breite	1830 mm
Höhe	2750 mm mit Leitergerüst 2000 mm ohne Leitergerüst
Gesamtgewicht ohne Besatzung	1900 kg

Zubehör: Siehe Spezialliste auf der Rückseite

Automobilspritzen-Lohner-Rosenbauer-Gesellschaft m.b.H.
Wien IX. Porzellangasse 2

Lohner-Rosenbauer-Überlandfahrspritze

Automobilspritzen-
Lohner-Rosenbauer-Gesellschaft m.b.H.
Wien IX

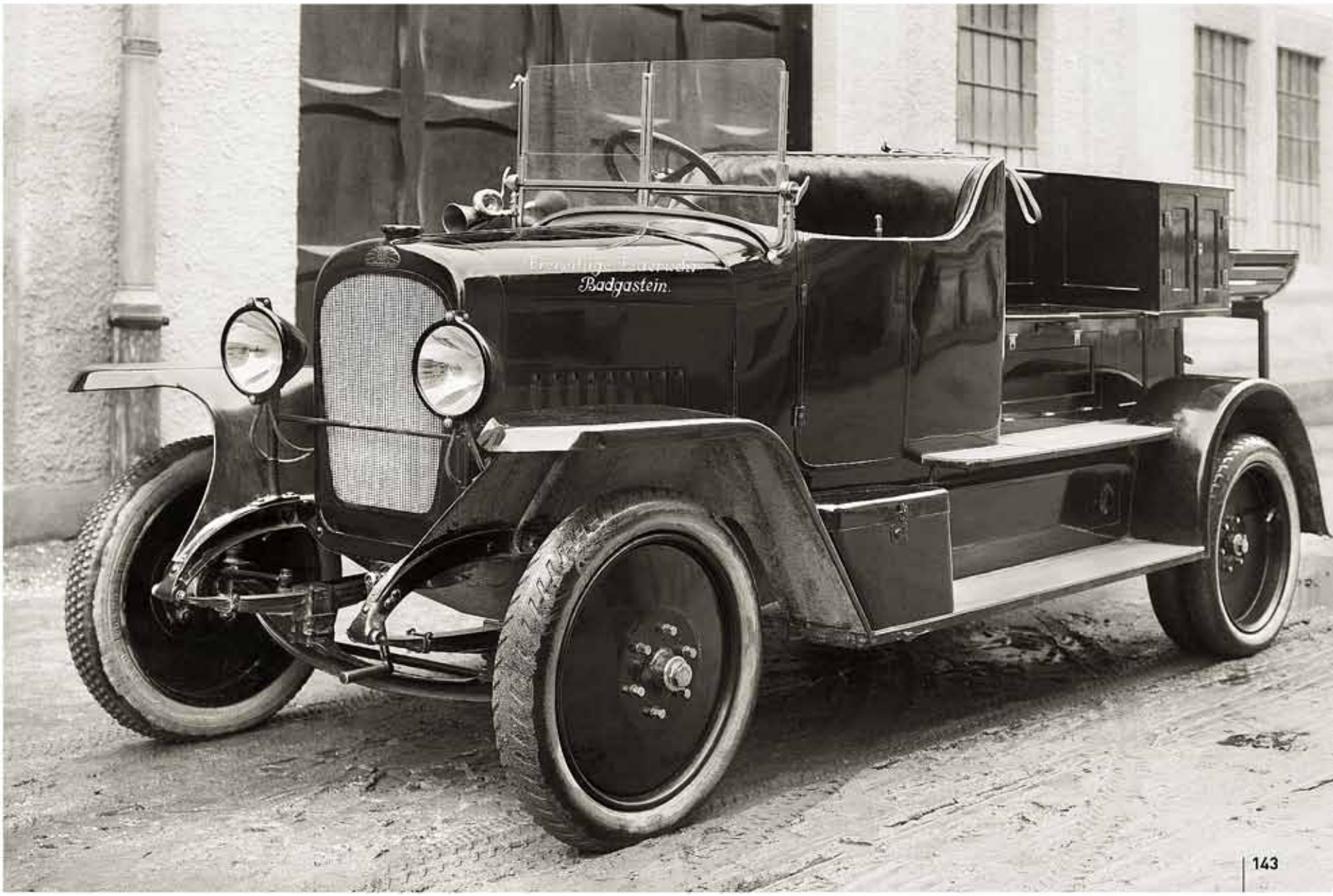


Linke Seite: Vorführung der FF Hafnerbach (Niederösterreich) mit der **Lohner-Rosenbauer-Überland-Autospritze.** Ausgerüstet war der Wagen mit einer Rosenbauer-Hochdruckzentrifugalpumpe (700-1.000 l/min bei 8/15 bar, max. Saughöhe 8,5 m, Strahlwurfweite bis zu 48 m).

Unten: **Überland-Autospritze, Modell Wolfsberg, auf Austro-Fiat 1C** für 8 Mann Besatzung. Bei diesem Fahzeug der FF Bad Gastein (Salzburg) befand sich die 1.000-1.500 l/min leistende Spritze am Heck. Die Aufnahme entstand 1923, kurz nachdem die Produktion dieses Wagens aufgenommen worden war.

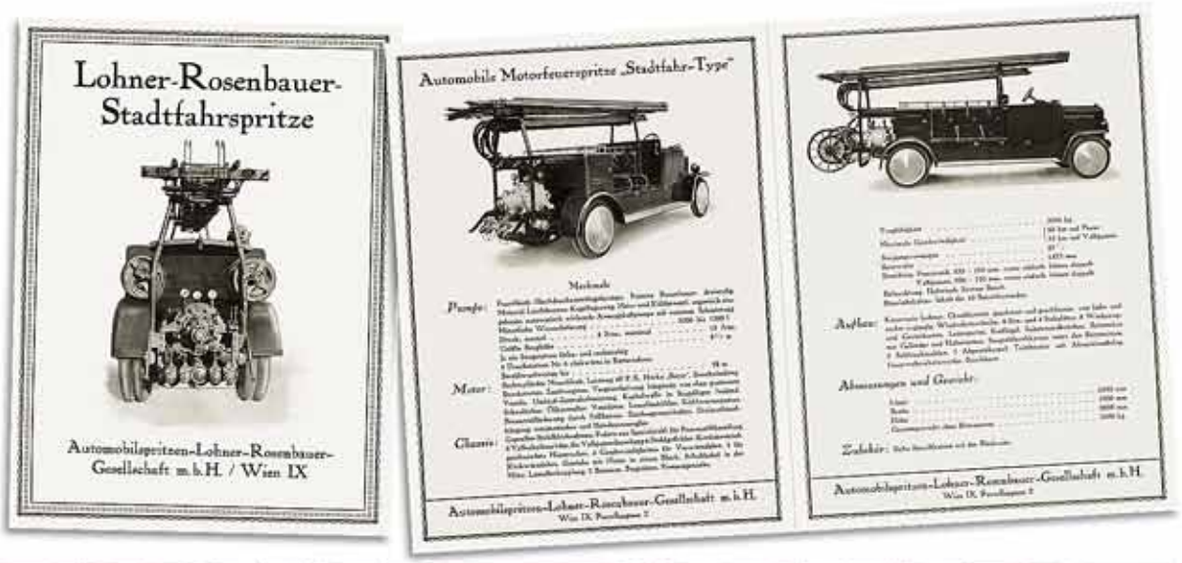
*Left page. Demonstration by the Hafnerbach Volunteer Fire Service (Lower Austria) with the **Lohner-Rosenbauer overland fire truck**. The vehicle was fitted with a Rosenbauer high-pressure centrifugal pump (700-1,000 l/min at 8/15 bar, max. suction height of 8.5 m, max. throw range of 48 m).*

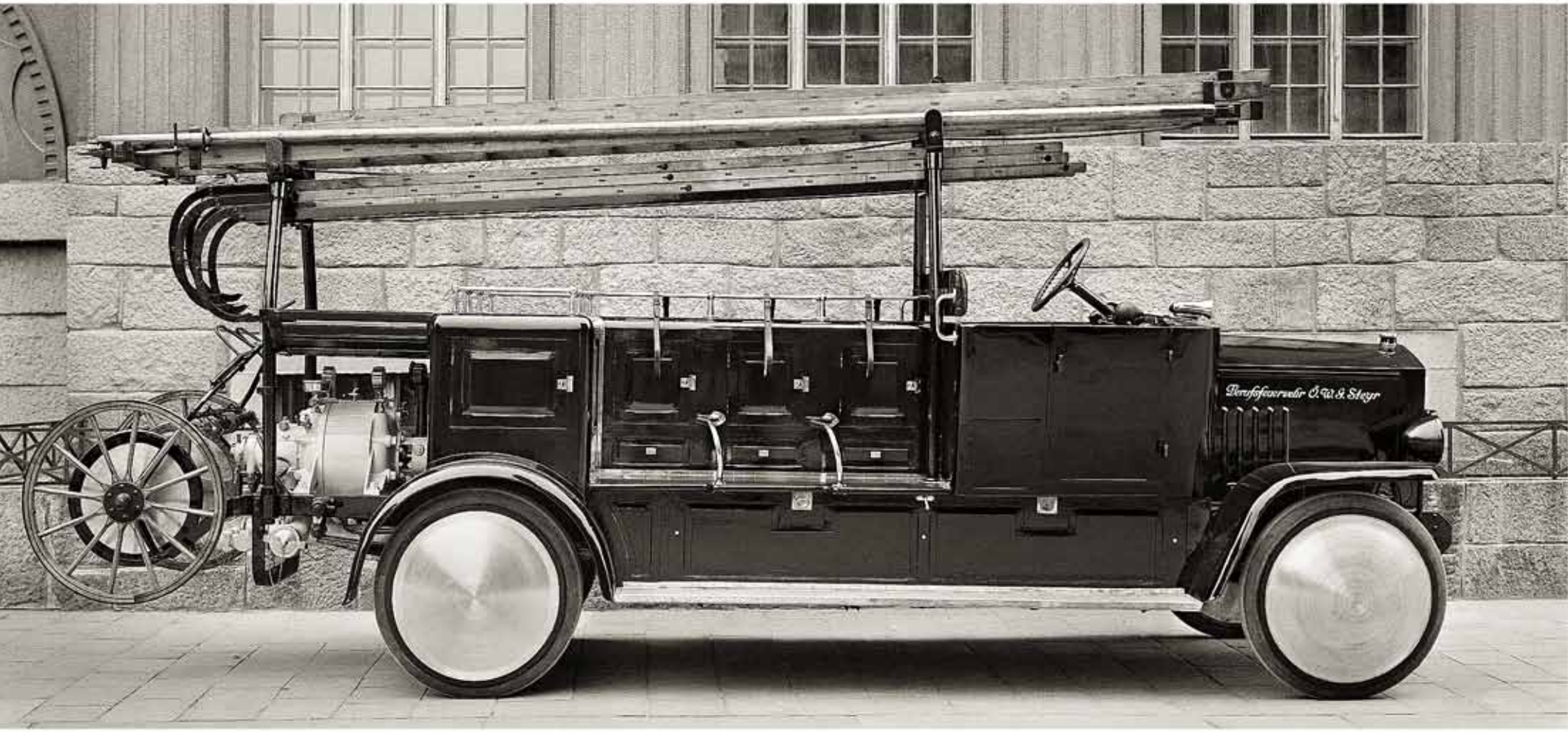
*Below. **Wolfsberg overland model on an Austro-Fiat 1C chassis** for a crew of eight. This vehicle, which belonged to the Gastein Volunteer Fire Service (Salzburg), had a 1,000-1,500 l/min rear-mounted pump. The photo dates from 1923, shortly after the start of production of this vehicle type.*



Im Prospekt von 1922 wurde die **Lohner-Rosenbauer-Automobil-Motorfeuerspritze „Stadtfahr-Type" auf Steyr III** vorgestellt. Rosenbauer verbaute dabei erstmals einen 6-Zylinder-Motor mit 40 PS und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit. Das Eigengewicht betrug 3.600 kg, die Nutzlast 3.000 kg. Am Heck befand sich eine Hochdruck-Zentrifugalpumpe (1.000-1.500 l/min bei 8–15 bar).

*A brochure from 1922 showcased the **"Stadtfahr Type" Lohner-Rosenbauer municipal fire truck on a Steyr III chassis**. This vehicle was the first from Rosenbauer to be fitted with a 40 hp, 6-cylinder engine, which provided a top speed of 45 km/h. The vehicle had a dead weight of 3,600 kg and a 3,000 kg payload. A high-pressure centrifugal pump (1,000-1,500 l/min at 8-15 bar) was located at the rear.*





Linke Seite: Diese **Automobil-Motorspritze „Stadtfahr"** wurde 1922 an die Fabrikfeuerwehr der Ö.W.G. Steyr (Waffenfabrik) geliefert.

Unten: Übernahme der **Automobil-Motorspritze „Stadtfahr"** durch die Feuerwehr von Zagreb (Kroatien) im Jahre 1926. Das Fahrzeug bot einer Besatzung von 12 Mann Platz (8 Seitensitze mit Geländer und Halteriemen bzw. Seitenstandbrücken für 4 Personen). Die Trittbrettabdeckungen bestanden aus Aluminum und waren somit auf die Zierkappen der Stahlguss-Vollgummibereifung abgestimmt. Die zugehörige fahrbare Schlauchhaspel ist für die Aufnahme abgeprotzt.

*Left page. This "**Stadtfahr" municipal fire truck** was supplied to the Ö.W.G. Steyr Fire Service (weapons factory) in 1922.*

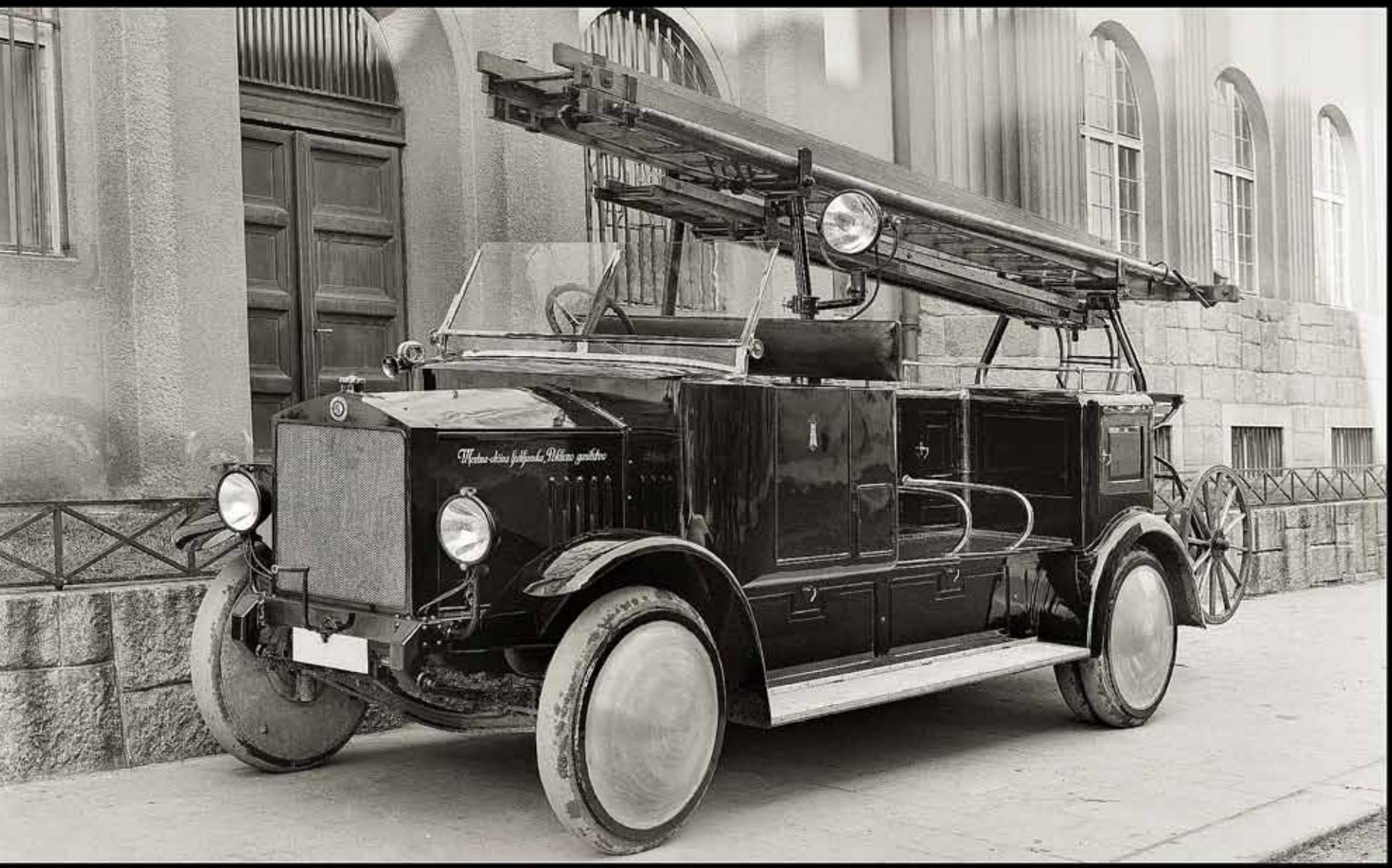
*Below. Acceptance of a **"Stadtfahr" municipal fire truck** by the Zagreb Fire Service (Croatia) in 1926. The vehicle had space for a crew of twelve (eight lateral seats with safety rails and belts, and lateral footplates for four men). The running boards were covered with aluminum sheet and thus matched the cast steel, solid rubber tires. The mobile hose reel had been unlimbered for the photo.*

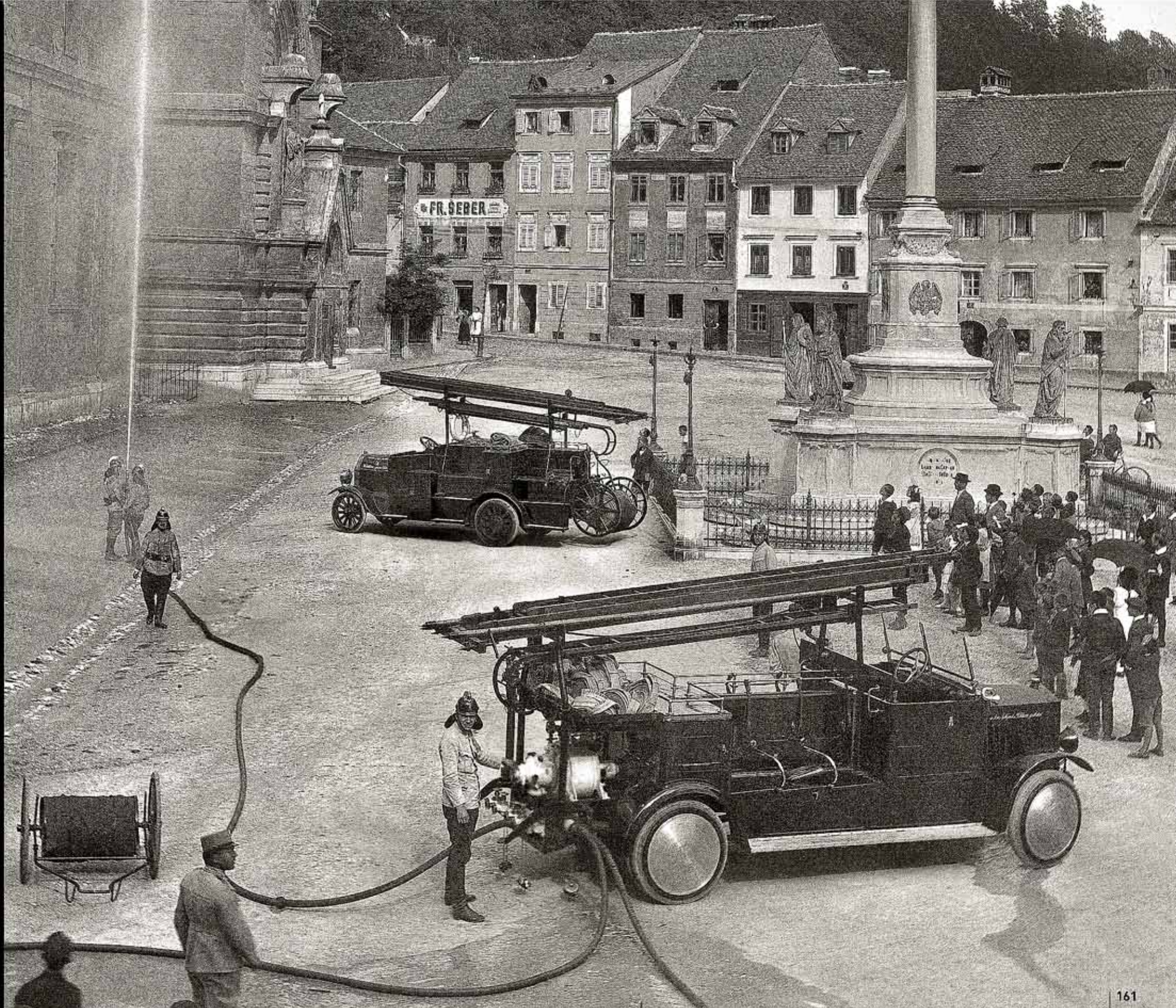
Rechte Seite: Nach Überstellung vom Rosenbauer-Werk wurde die Spritze vor den Augen von Zuschauern in Ljubljana (Slowenien) einer Probe unterzogen.

Unten: Auch die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Ljubljana (Slowenien) bestellte eine automobile **Motorfeuerspritze „Stadtfahr-Type".** Entsprechend der damaligen Verkehrsordnung war das Fahrzeug rechtsgelenkt. Windschutzscheibe, ein gepolsterter Chauffeursitz sowie der Feuerwehrscheinwerfer gehörten zur Standardausstattung.

Right page. Following delivery from the Rosenbauer works, the pump was tested in front of spectators in Ljubljana (Slovenia).

Below. The Ljubljana Volunteer Fire Service (Slovenia) also ordered a ***"Stadtfahr" municipal fire truck****. In line with the traffic regulations of the time, the vehicle had a right-hand drive. A windshield, cushioned driver's seat and searchlights were part of the standard equipment.*

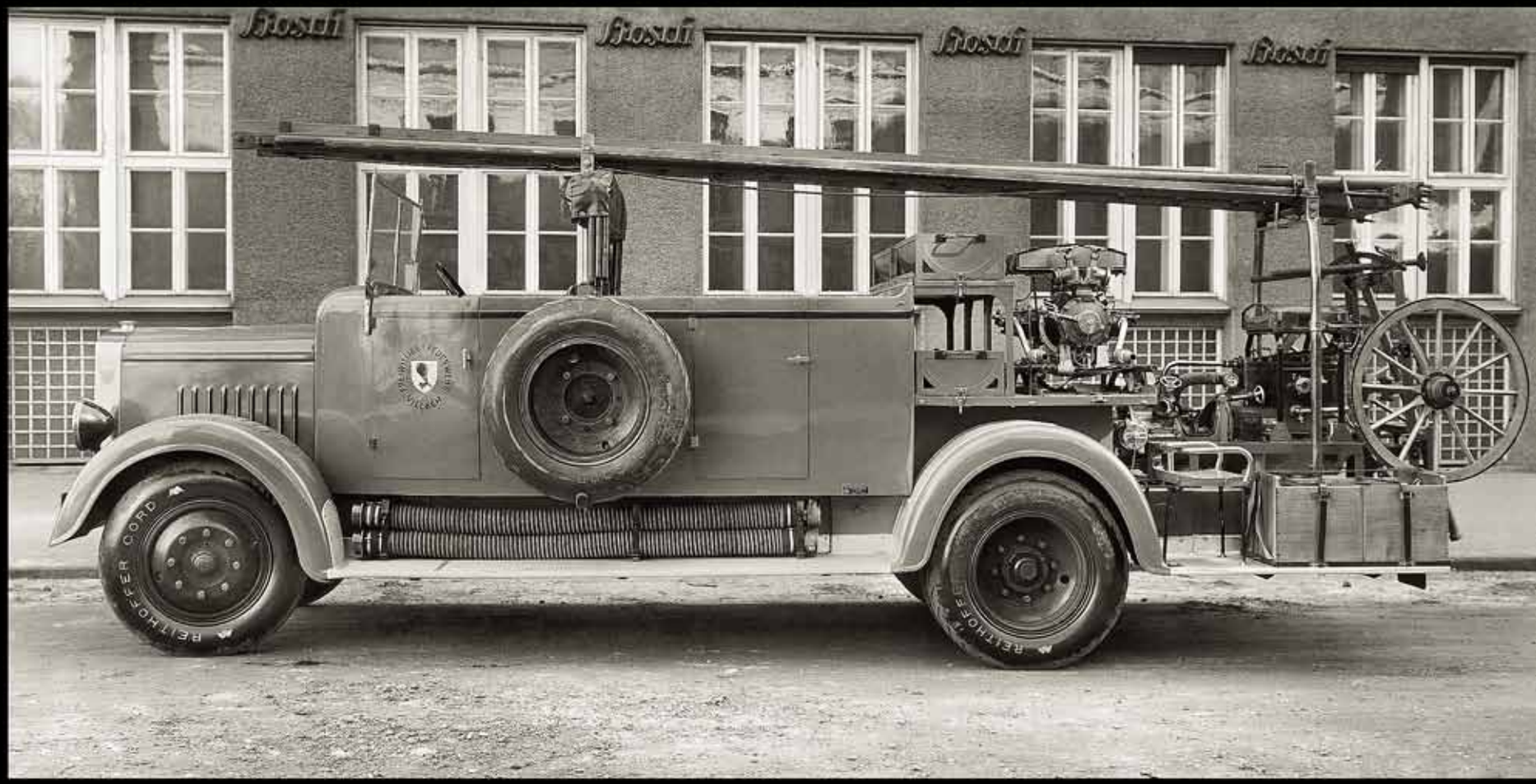


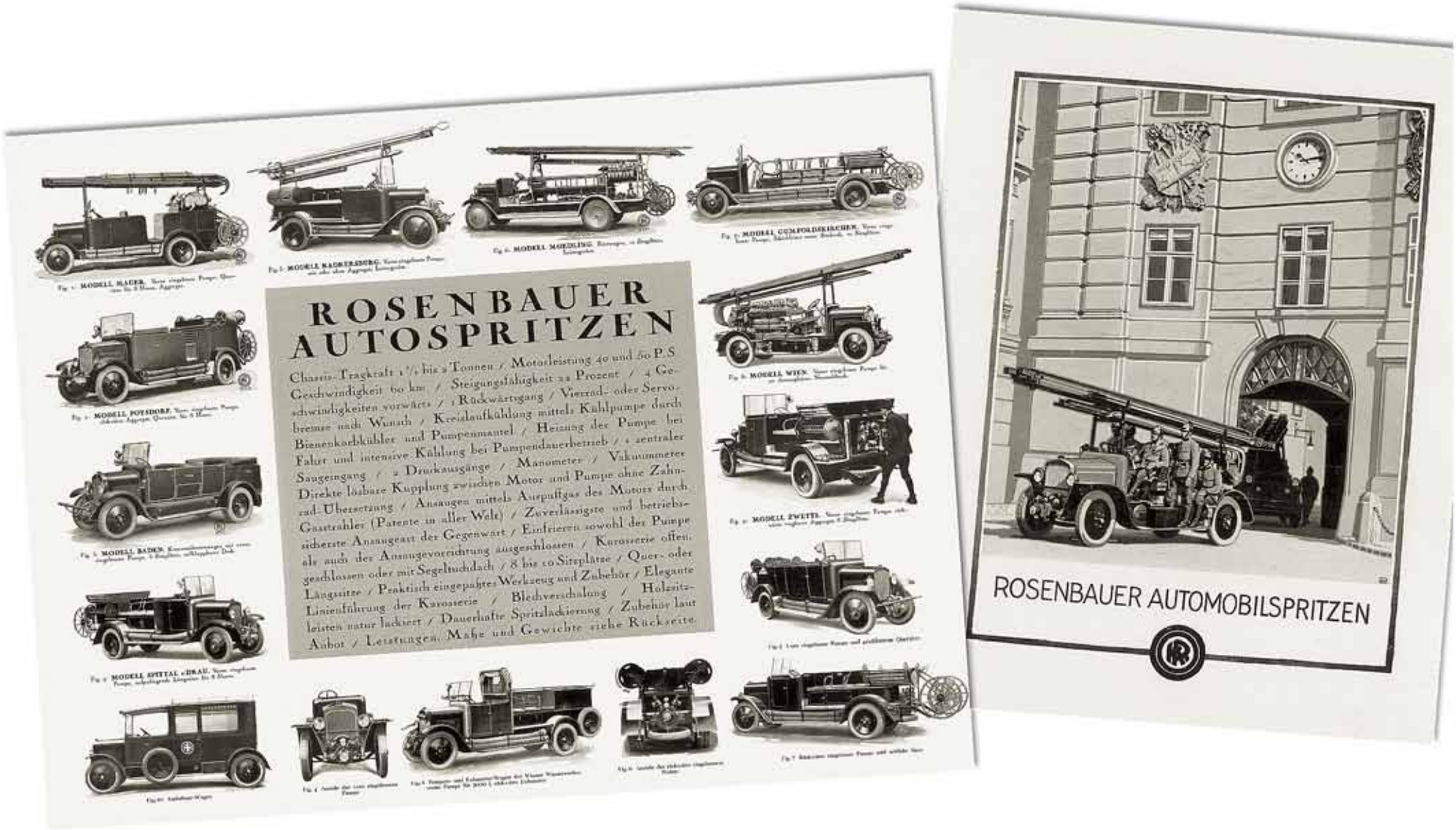

FR. SEBER

BXII 159

Linke Seite: Montage der Hochdruck-Autospritzen im Wiener Rosenbauer-Werk Brigittenau 1930.
Unten: **Rüstauto auf Steyr III** mit Tragkraftspritze Größe II und Pumpe Größe V, geliefert 1921 an die Freiwillige Feuerwehr Villach (Kärnten).

Left page. Assembly of high-pressure, vehicle pumps at the Rosenbauer works in the Brigittenau district of Vienna in 1930.
Below. ***Equipment truck on a Steyr III chassis*** *with Size II and V pumps, supplied to the Villach Volunteer Fire Service (Carinthia) in 1921.*





Linke Seite: Werbeaufnahme mit der Automobilspritze auf Austro-Fiat bei der Hauptwache der Wiener Berufsfeuerwehr (Am Hof 4) für das 1929 gedruckte Prospekt (oben).

Left page. Advertising photos showing a fire truck on an Austro-Fiat chassis belonging to the Vienna Professional Fire Service (Am Hof 4) for a brochure printed in 1929 (above).

Ab 1926 wurden Rosenbauers neue Automobilspritzen vorgestellt. Mit den vorne eingebauten Pumpen H90/IV (1.500 l/min bei 40 m) bzw. H90/VI (1.200 l/min bei 40 m) standen zwei Spritzen zur Wahl. Der Aufbau basierte wiederum auf drei verschiedenen Fahrgestellen:

Perl L 6, 6-Zylinder, 44 PS, 2.000 kg Nutzlast,1.600 kg Eigengewicht, Batteriezündung sowie elektrische Licht- und Starteranlage.

Gräf & Stift, 4-Zylinder, 50 PS, 1.500 bis 2.000 kg Nutzlast, 1.600 kg Eigengewicht, elektrische Licht- und Starteranlage, Riesenluftreifen mit zugehöriger Luftpumpe und hydraulischer Vierradbremse.

Austro-Fiat AFN 39, 4-Zylinder, 42 PS, 2.000 kg Nutzlast, elektrische Licht- und Starteranlage, allerdings unbereift.

From 1926 onwards, Rosenbauer presented its latest fire trucks. With the front-mounted H90/IV (1,500 l/min with a 40 m range) and H90/VI (1,200 l/min with a 40 m range), a choice of two pumps was available. The superstructure was based on three differing chassis:

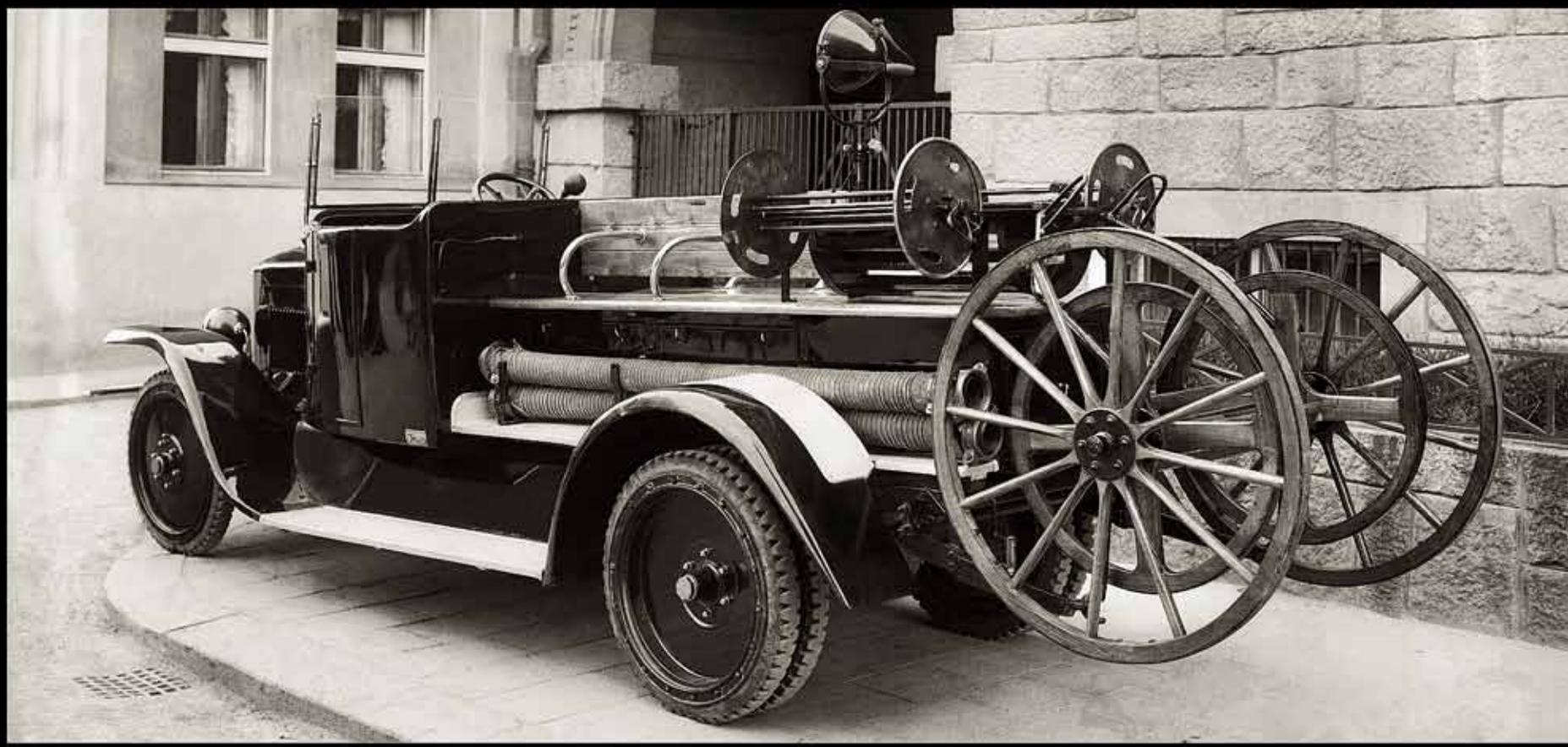
*A **Perl L 6** with a 6-cylinder, 44 hp engine, 2,000 kg payload, 1,600 kg dead weight, battery ignition, electric light and starter system.*

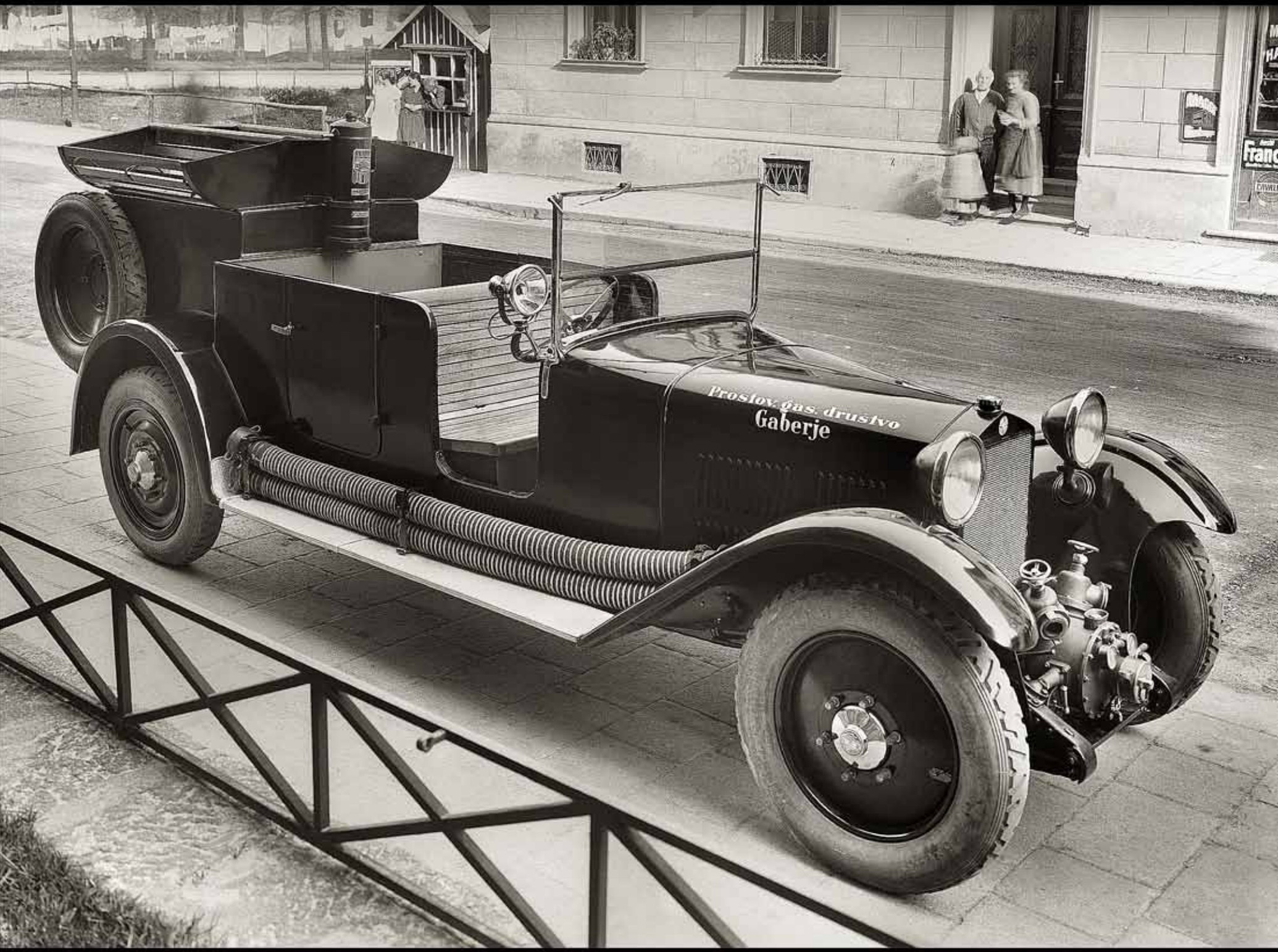
*A **Gräf & Stift**, with a 4-cylinder, 50 hp engine, 2,000 kg payload, 1,600 kg dead weight, electric light and starter system, large inflatable tires with air pump and hydraulic four-axle brakes.*

*An **Austro-Fiat AFN 39**, with a 4-cylinder, 42 hp engine, 2,000 kg payload, electric light and starter system, but no tires.*

Beide Seite: **Autospritze auf Austro-Fiat AFN** (36 PS) mit 4 Zylindern und 36 PS. Um Beschädigungen der Pumpe H90/IV (1.200 l/min bei 8 bar) zu verhindern, wurde eine Stoßstange vor dem Aggregat angebracht. Die Aufnahme entstand vor der Rosenbauer-Fabrik in der Linzer Raimundstraße. 1925 geliefert an die FF Schärding (Oberösterreich).

Both pages. A ***fire truck on an Austro-Fiat AFN chassis*** *with a 4-cylinder, 36 hp engine. In order to prevent damage, a fender was mounted on the H90/IV pump (1,200 l/min at 8 bar). The photo was taken in front of the Rosenbauer works in the Raimundstrasse in Linz. The vehicle was delivered to the Schärding Volunteer Fire Service (Upper Austria) in 1925.*




Prostov. gas. društvo
Gaberje

Rosenbauer Fahrzeuge auf Steyr, Type XII N

1927 begannen die österreichischen Steyr-Werke erstmals mit der Fließbandfertigung des Universalwagens Steyr, Type XII N. Die Aufbauten der Firma Rosenbauer wurden entweder individuell konfiguriert oder im Rahmen eines Lieferprogramms in 11 vorgefertigten Varianten angeboten:

- **Automobilspritzen** (im Lieferprogramm von 1929 gab es 8 verschiedene Modelle)
  Der Führersitz bot Platz für 2 Personen, der Fond für 6. Die vorgebaute Rosenbauer-Feuerlöschpumpe, Type H 80/III (700 l/min bei 10 bar), wurde ohne Zwischengetriebe vom Fahrzeugmotor angetrieben und lief folglich auf derselben Drehzahl. Die größte Förderhöhe betrug 160 m, die maximale Wurfweite 48 m.
- **Universal Rüst- und Rettungswagen** (siehe Seite 341)
  Zwischen den Längsbänken war – je nach Aufbauart – Platz für ein tragbares Aggregat bzw. eine gefederte Tragbahre in der Rettungswagen-Variante.
- **Sanitätsautomobil**
  Im Ambulanzraum des Sanitätsautomobils fanden bis zu vier Tragbahren Platz.
- **Montageauto**
  Mit einem auf der Pritsche eingeschobenen und abnehmbaren Schiebeleitergestell.

Charakteristisch für die besondere Qualität des Steyr, Type XII N, war die neu konstruierte, dreifach gelagerte Kurbelwelle, ein Blockmotor mit 6 Zylindern und einem Hubraum von 1.560 cm³ bzw. 30 PS. Das Fahrgestell bildeten zwei stahlgepresste Längsträger, im Frontbereich etwas eingezogen und hochgekröpft über die Vorderachse, um dieser freies Spiel zu ermöglichen. Vorne war es mit halbelliptischen Federn und hinten mit einer Schwingachse mit Querfederung ausgestattet. Das Karosseriegerippe selbst bestand aus luftgetrocknetem Eschenholz und war mit Eisenblech beplankt, das Vordach über den Vordersitzen war aus Ledertuch gefertigt.

Linke Seite: **Rosenbauer-Autospritze auf Steyr XII N.** Der offene Führersitz für 2 Personen und die gegenüberliegenden Querbänke für 6 Personen bestanden aus lackiertem Eschenholz. Vorne eingebaut die Pumpe H 80/III, rückwärts eingeschoben ein tragbares Aggregat mit schließbarem Kasten. Darüber drei Schlauchmulden für 400–500 m Schläuche. Das Fahrzeug wurde 1929 geliefert an die Feuerwehr Gaberje (Slowenien).

Rechts: **Steyr XII N** mit Rosenbauer-Aufbau ging auch in die Türkei (siehe nächste Seite).

Rosenbauer vehicles on Steyr Type XII N chassis

In 1927, the Steyr works in Austria commenced the assembly line production of the universal Steyr Type XII N chassis. The superstructures from Rosenbauer were then either designed individually or offered in eleven, prefabricated variations as part of a delivery program:

- ***Fire trucks*** *(there were eight different models in the 1929 delivery program)*
  The driver's cab offered space for two crew members with rear seating for another six. The front-mounted Rosenbauer Type H 80/III pump (700 l/min at 10 bar) was powered directly by the vehicle engine without an intermediate transmission and therefore ran at the same speed. The biggest discharge head amounted to 160 m, the maximum throw range to 48 m.
- ***Universal rescue and ambulance vehicle*** *(see page 341)*
  Depending on the type of superstructure, between the longitudinal seats, there was room for a portable pump, or a sprung stretcher in the rescue vehicle version.
- ***Ambulance***
  This vehicle had sufficient space for up to four stretchers.
- ***Assembly vehicle***
  This was fitted with a sliding ladder frame on the flatbed that could be pushed in or taken off.

Characteristic of the special quality of the Steyr Type XII N was the newly designed crankshaft with triple bearings and a 6-cylinder, 1,560 cc, 30 hp block engine. The chassis was formed by two, pressed steel longitudinal beams, which were slightly retracted at the front and bent upward over the front axle in order to allow it free play. The chassis was also fitted with semi-elliptical springs at the front and at the rear with a swing axle and transverse springs. The superstructure ribs were made from air-dried ash and covered with iron sheeting. The canopy over the front seats was made of moleskin.

Left page. ***Rosenbauer fire truck on a Steyr XII N chassis****. The driver's cab for two persons and the opposing, transverse benches for six crew were made from ash with natural lacquer. There was a front-mounted H 80/III pump and a portable pump with lockable box was inserted at the rear. In addition, three hose cradles were available for 400-500 m of hose. The vehicle was delivered to the Gaberje Fire Service (Slovenia) in 1929.*

Right: ***Steyr XII N chassis*** *with Rosenbauer superstructures were also sold to Turkey (see overleaf).*

willige Ortsfeuerwehr Neusiedl
BXXI
70

Beide Seiten: **Leichte Autospritze auf Steyr XII N** mit aufklappbarem Dach für Fahrer und Mannschaft aus schwarzem Segeltuch (amerikanisches Verdeck ohne Seitenteile) und mittig eingeschobem, tragbarem Aggregat. Das Fahrzeug wurde 1929 an an die Freiwillige Ortsfeuerwehr Neusiedl/Perbitz (Burgenland) geliefert.

Both pages. ***Lightweight fire truck on a Steyr XII N chassis*** *with a black canvas, folding roof (American cover without side walls) for the driver and crew and a portable pump inserted in the middle. Supplied in 1929 to the Neusiedl/Perbitz Volunteer Fire Service (Burgenland).*

Leichtes Löschfahrzeug (LLF) auf Steyr 1500 mit 6-Zylinder-Benzinmotor, 85 PS, 2.000 kg Nutzlast und 86 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Tragkraftspritze war hinten eingeschoben.
Der Aufbau war entweder fest, wie bei dem 1948 an die FF Prambachkirchen (rechts) gelieferten Fahrzeug, oder offen, wie bei der 1949 an die FF Steinerkirchen gelieferten Variante (links).

Unten: **Leichtes Löschfahrzeug** mit vorne eingebaute Normaldruckpumpe RV 75/1.
Als Vorführfahrzeug 1954 im Werk Wien gebaut.

Lightweight fire truck (LLF) on a Steyr 1500 chassis *with a 6-cylinder, 85 hp gasoline engine, 2,000 kg payload and a top speed of 86 km/h. The portable pump was inserted at the rear. The superstructure was either solid, as in the case of the vehicle supplied to the Prambachkirchen Volunteer Fire Service (right), or open like the version delivered to the Steinerkirchen Volunteer Fire Service (left) in 1949.*

Below. ***Lightweight fire truck*** *with a front-mounted RV 75/1 normal pressure pump. Manufactured at the Vienna works in 1954 as a demonstration vehicle.*

FREIWILLIGE FEUERWEHR
PRAMBACHKIRCHEN
O-21.098

ORTSFEUERWEHR
ANDELSBUCH

Linke Seite und links: **Leichtes Löschfahrzeug (LLF) auf Mercedes-Benz L 321** mit 6 Zylindern, 5.100 cm³ und 110 PS sowie 2-teiliger Schiebeleiter. Geliefert 1959 an die FF Andelsbuch (Vorarlberg).

Unten: **LF-A auf Borgward B 522 A/O** mit 6 Zylindern, 2.338 cm³ und 82 PS. Das Dach war verstärkt und damit begehbar. Das allradgetriebene Löschfahrzeug wurde 1958 an die FF Altenmarkt im Pongau (Salzburg) geliefert.

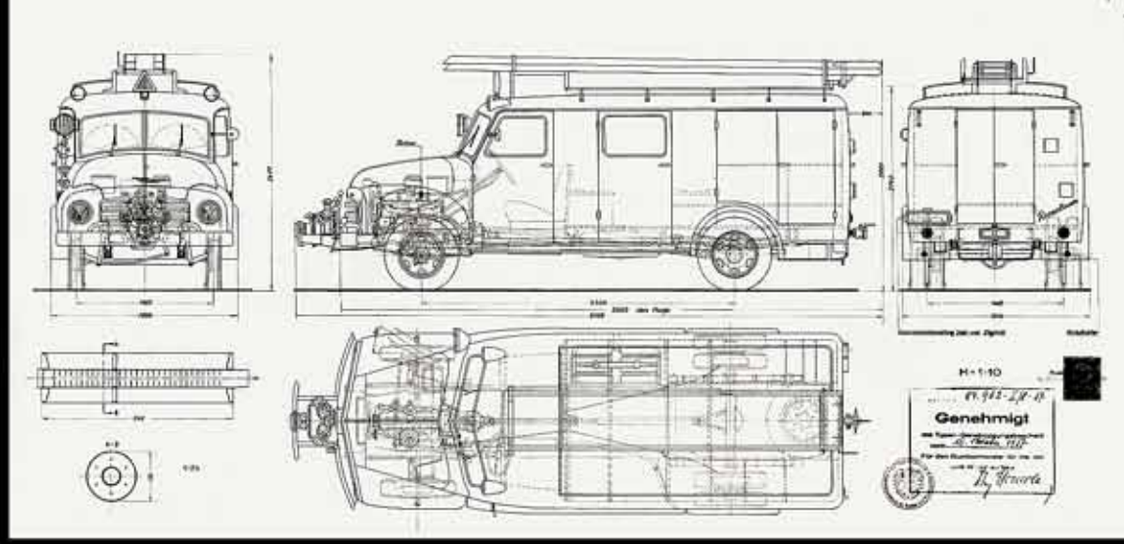
*Left page and left. **A lightweight fire truck (LLF) on a Mercedes-Benz L 321 chassis** with a 6-cylinder, 5,100 cc, 110 hp engine and a 2-section sliding ladder. Delivered in 1959 to the Andelsbuch Volunteer Fire Service (Vorarlberg).*

*Below. An **LF-A on a Borgward B 522 A/O chassis** with a 6-cylinder, 2,338 cc, 82 hp engine and a reinforced, walk-on roof. The all-wheel drive fire truck was supplied to the Altenmarkt im Pongau Volunteer Fire Service (Salzburg) in 1958.*

OPEL
BRUCK a.L

Linke Seite und unten: **LLF auf Opel Blitz 1,75t** für 10 Mann. Der 6-Zylinder-Benzinmotor leistete 62 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h. Vorne war eine Normaldruckpumpe RV 125 eingebaut, der Laderaum diente zur Unterbringung einer Tragkraftspritze samt Zubehör. Das Fahrzeug wurde ab 1956 ausgeliefert. Das Bild unten zeigt außerdem einen „Nebeltank" **TLF Steyr 380** mit 5.332cm³ Hubraum und 85 PS, der ab 1950 erhältlich war.

*Left page and below. An **LLF on a 1.75t Opel Blitz chassis** for a crew of ten. The 6-cylinder, gasoline engine generated 62 hp and reached a top speed of 95 km/h. An RV 125 normal pressure pump was installed at the front of the vehicle and the storage compartments were used for a portable pump and its accessories. The vehicle was delivered some time after 1956. The photo below also shows a **TLF Steyr 380** "fog tank" with a 5,332 cc, 85 hp engine, which was available after 1950.*



ENTLÜFT. ZUSETZEN BETRIEB
ANSAUGEN

Linke Seite und unten: **Kleinlöschfahrzeug (KLF) auf Ford FK 1000** für eine Löschgruppe mit 55-PS-Benzinmotor, 6-Volt-Lichtanlage, Vorbaupumpe RV 75/I und Tragkraftspritze RVW 75. Geliefert ab 1959.

Left page and below. ***Small fire truck (KLF) on a Ford FK 1000 chassis*** *for a crew of around nine. Fitted with a 55 hp gasoline engine, 6V dynamo, front-mounted RV 75/I pump and RVW 75 portable pump. Supplied from 1959 onwards.*

Linke Seite: **KLF auf Volkswagen-Kombi** für 6 Personen mit eingeschobener Motorspritze. Der 4-Zylinder-Benzinmotor mit 1.500 cm³ Hubraum leistete 34 PS für eine Nutzlast von 1.000 kg. Die Dachgalerie war als Holzlattenrost ausgeführt und verfügte über Halterungen für A-Saugschläuche und weitere Druckschläuche. Geliefert ab 1959.

Unten: **KLF auf Volkswagen-Kombi** für 9 Personen mit Tragkraftspritzenanhänger TSA 500. Geliefert 1963.

*Left page. A **KLF on a Volkswagen bus chassis** with room for a 6-man crew and an inserted motor pump. The 4-cylinder, 1,500 cc engine provided 34 hp for a payload of 1,000 kg. The wooden roof gallery was designed as a matrix with fittings for A-suction and other pressure hoses. Supplied from 1959 onwards.*

*Below. A **KLF on a Volkswagen van chassis** for a crew of nine. Fitted with a portable pump trailer. Delivered in 1963.*

KLEINLÖSCHFAHRZEUG

Typ: KLF/TSA 500

VW-Feuerwehrkombi

Rosenbauer-Einachs-Tragkraftspritzenanhänger „TSA 500"

KONRAD ROSENBAUER KG

FABRIK FÜR FEUERWEHRGERÄTE

LINZ, Rosenbauerstraße 5 WIEN XVII, Forsthaus. 5–7

Tank[lösch]fahrzeuge

Die Löschwasserversorgung zählte zu den Grundproblemen jeder früheren Feuerwehr, denn allein vom rechtzeitigen Vorhandensein des Wassers war der Erfolg eines Einsatzes abhängig. Als die öffentliche Wasserversorgung gegen Ende des 19. Jahrhunderts (in den Städten) noch in ihren Kinderschuhen steckte, bestand die einzige Möglichkeit eines schnellen Angriffs im Mitführen des Löschmittels in großen Fässern auf vierrädrigen Wagen. Daraus schöpften die Handdruckspritzen ihre Versorgung für die ersten Minuten.

Die ideellen Ahnen der heutigen Tanklöschfahrzeuge waren allerdings die sogenannten „Gasspritzen", bei denen zumeist Kohlensäure als Treibmittel für das in einem Kessel mitgeführte Wasser (bis zu 500 l) fungierte. Diese Technik wurde in Österreich vor allem bei der Wiener Berufsfeuerwehr eingesetzt (ab 1921 benzingetrieben). Allerdings ist diese Technik in Oberösterreich nicht nachzuweisen, obwohl sich Rosenbauer als hier ansässiges Unternehmen schon vor dem Ersten Weltkrieg mit der Tankfahrzeugfrage auseinandergesetzt hatte. Seine Produkte dienten jedoch eher kommunalen Zwecken im Bereich der Straßensprengung.

Dafür war es Rosenbauer, der die erste automobile Tankspritze in Österreich 1923 an die Freiwillige Feuerwehr St. Pölten lieferte. Bald wurde die Lieferung dieses Fahrzeugkonzepts ins Ausland aufgenommen, doch im Inland blieben die gefertigten Stückzahlen auf einem überschaubaren Niveau. Der Wert des Tanklöschfahrzeuges war nicht erkannt worden. Nach wie vor sah man die Automobile ausschließlich als „Spritzenträger" und nicht als „Wasserträger". Beispielsweise wurde das erste Tanklöschfahrzeug in Oberösterreich erst 1937 von der Freiwilligen Feuerwehr Wels in Dienst gestellt.

Das Tanklöschfahrzeug erlebte seinen Durchbruch erst im Krieg, als der Luftschutz nach effizienten Methoden zum Erstangriff suchte. Nunmehr begann die Serienfertigung auf Opel-, Henschel- und KHD-Fahrgestellen.

Diese Fahrzeuge waren es in Folge auch, welche die „Erstausrüstung" der österreichischen Feuerwehren nach dem Krieg darstellten. Dazu kamen deutsche oder alliierte Restfahrgestelle, die in der Rosenbauer-Fabrik zu einsatzfähigen Tanklöschfahrzeugen umgerüstet wurden. Mitunter abenteuerliche Konstruktionen waren zu sehen. Das moderne Tanklöschfahrzeug wurde um 1950 geboren, als Rosenbauer damit begann, Steyr-Fahrgestelle mit Tank sowie Normal- und Hochdruckpumpe auszustatten.

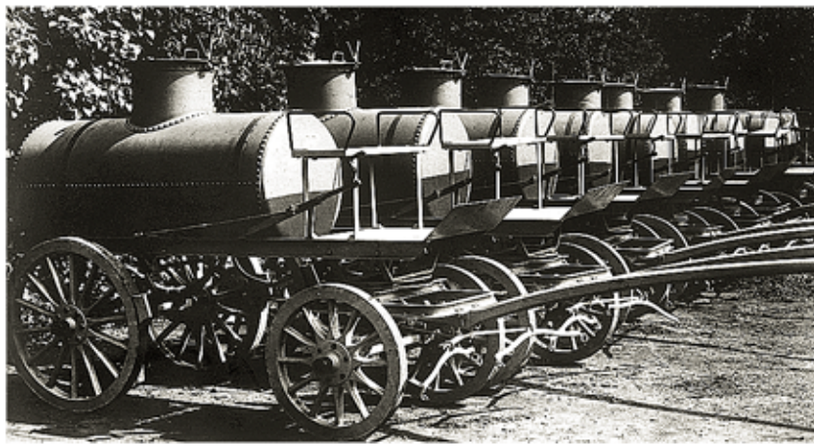
Pumper trucks

The supply of water for extinguishing was one of the fundamental problems facing all of the early fire services, as the success of an operation was entirely dependent upon the timely availability of water. As at the end of the 19th century, the public water supply (in the towns and cities) was still in its infancy, the only possibility for a quick attack was to transport water in large barrels on four-wheel wagons. These then supplied the manually operated pumps for the first few minutes.

However, the actual forebears of the pumper trucks of today were the so-called "gas pumps" in which carbon dioxide generally served as a propellant for the water carried in a tank (up to 500 l). In Austria, the Vienna Professional Fire Service was the primary user of this technique (gasoline-powered from 1921). Unfortunately, there is no evidence of the employment of this method in Upper Austria, for although Rosenbauer as a locally resident company considered the problem of tankers prior to World War I, its vehicles were used more often in the municipal sector in the street-flushing field.

Conversely, in 1923 it was Rosenbauer that supplied Austria's first pumper truck, which was delivered to the St.Pölten Volunteer Fire Service. International deliveries of this vehicle concept soon commenced, but in Austria the numbers of finished trucks remained relatively small, as quite simply there was a failure to recognize the value of the pumper. Fire trucks continued to be regarded exclusively as "pump carriers" and not "water bearers". This attitude is exemplified by the fact that only in 1937 did the Wels Volunteer Fire Service put Upper Austria's first pumper truck into operation.

The pumper truck made its breakthrough during the war, when the air raid defense authorities started to look for efficient first fire attack methods. Serial production then commenced on Opel, Henschel and KHD chassis and subsequently it was these vehicles that formed the initial equipment pool of the Austrian fire services once the war was over. Such trucks were supplemented by residual German or Allied chassis, which were converted into operational pumpers in Rosenbauer's production facilities in a process that resulted in some fairly adventurous designs. The modern pumper was subsequently born in around 1950 when Rosenbauer started to fit Steyr chassis with tanks, normal and high-pressure pumps.

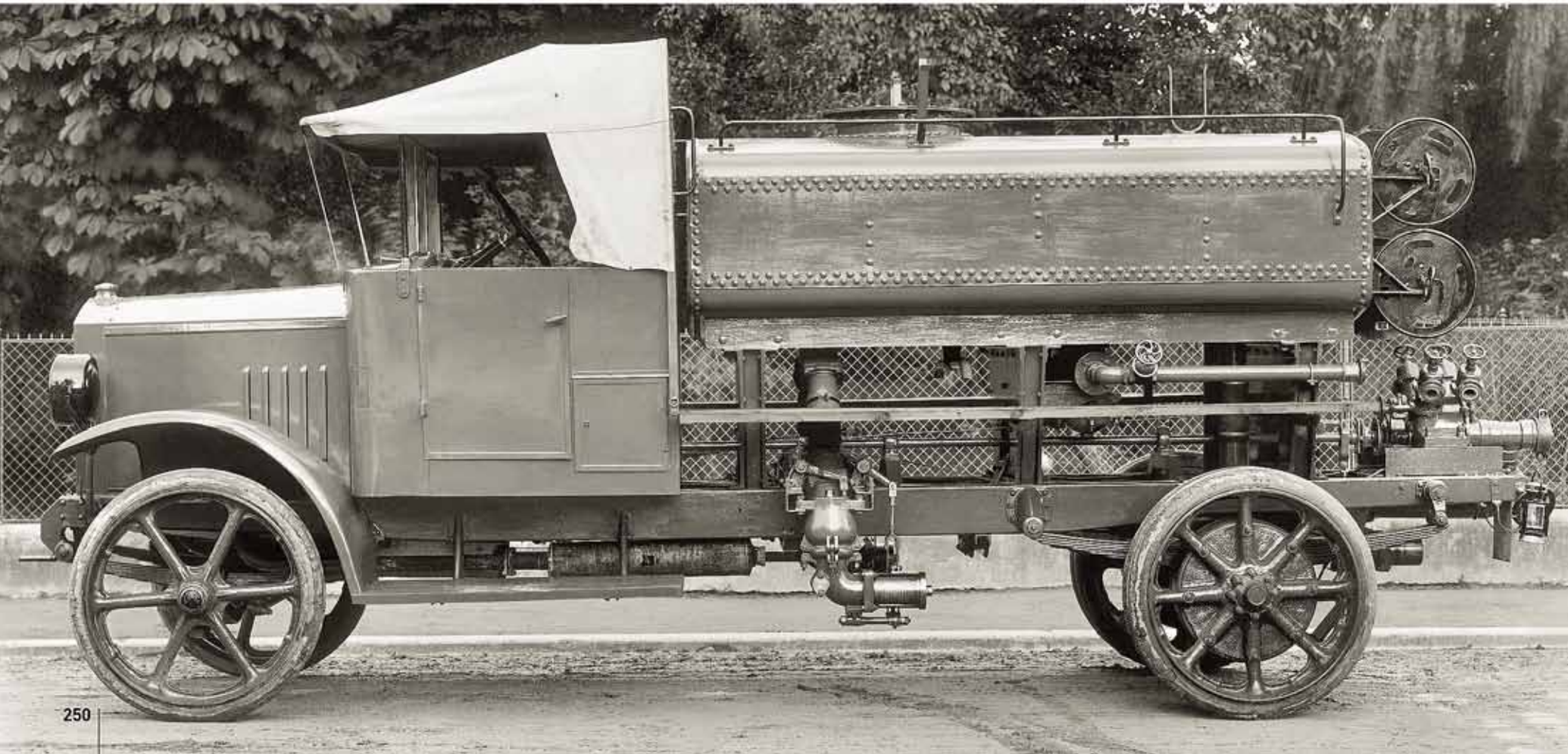


Oben: Tankanhänger gehörten von der Zwischenkriegszeit bis in die Sechzigerjahre zum Produktionsumfang von Rosenbauer.
Linke Seite: Pferdebespannte Tankanhänger dienten schon in den Zwanzigerjahren zur Staubfreimachung von Straßen. Die Aufnahme oben zeigt das Gerät in Verbindung mit einer Tragkraftspritze, unten ist die Pumpe samt Sprengdüsen bereits aufgebaut und beim Magistrat Linz in Verwendung.

Above. Tank trailers were part of Rosenbauer's production program from the inter-war years until the 1960s.
Left page. Horse-drawn tank trailers were already used in the 1920s for road dedusting purposes. The photo above shows the device in combination with a portable pump. In the photo below, the pump complete with sprinkler has been assembled and is being used in front of the Linz Municipal Authority building.

Beide Seiten: **Straßensprengwagen mit Feuerlösch-Einrichtung auf Austro-Fiat 5 TNG** mit 4-Zylinder-4-Taktmotor und 36 PS.
Die vorne einfachen, hinten doppelten Stahlgussräder mit Vollgummibereifung trugen ein Eigengewicht von 3.900 kg bei einer beachtlichen Nutzlast von 5.000 kg. Der Wassertank fasste 4.500 l und versorgte die rückwärts eingebaute Feuerlösch- und Sprengpumpe (Niederdruck für Sprengen 1.500 l/min bei 20 m Förderhöhe bzw. für Feuerlöschzwecke 1.000 l/min bei 70 m Förderhöhe).

Both pages. ***Street flushing truck with fire fighting equipment on an Austro-Fiat 5 TNG chassis*** *with a 4-cylinder, 4-stroke, 36 hp engine. The single front and twin rear cast steel wheels with rubber tires carried a dead weight of 3,900 kg and a remarkable payload of 5,000 kg. The water tank had a capacity of 4,500 l and supplied the rear-integrated fire and sprinkler pump (low pressure for flushing with 1,500 l/min at 20m discharge head and 1000 l/min at 70 m discharge head for fire fighting).*

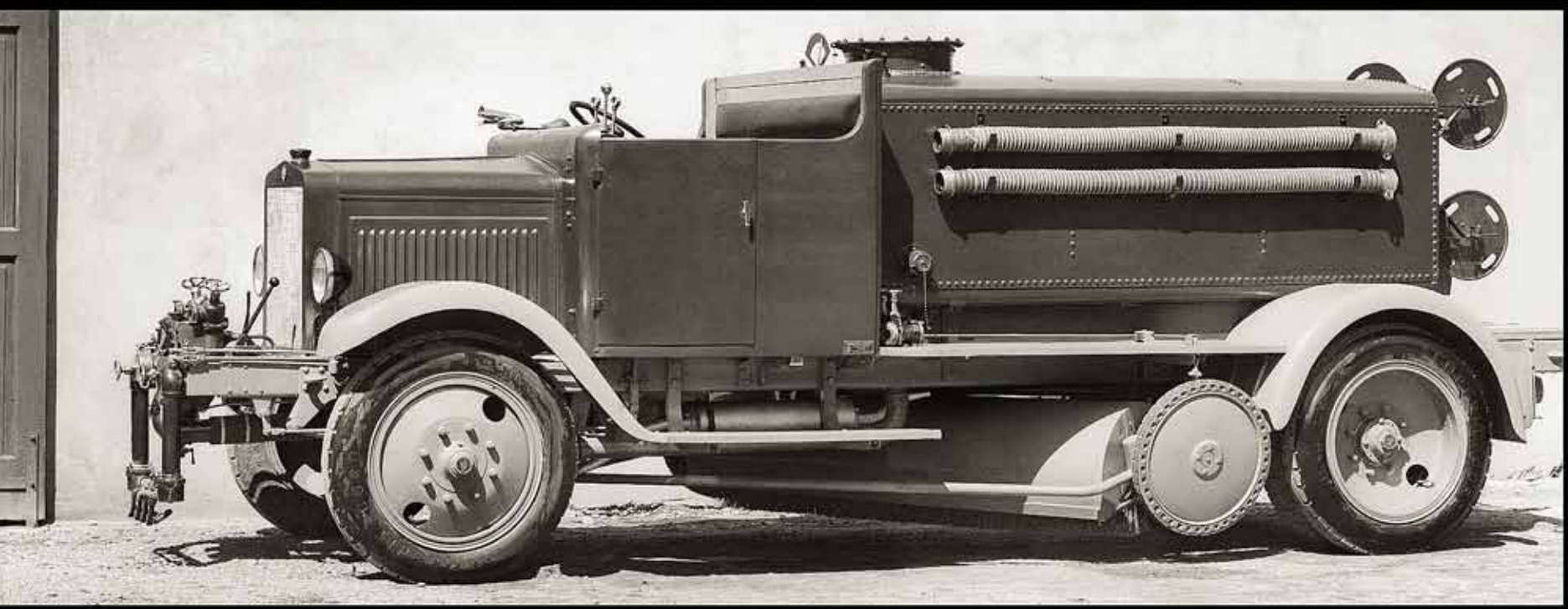


BESCHREIBUNG DER ROSENBAUER UNIVERSAL-TANK-AUTOSPRITZE

ROSENBAUER UNIVERSAL-TANKWAGEN

Beide Seiten: Im Jahre 1928 stellte Rosenbauer sein **Universal-Tankauto für Straßensprengung und Feuerlöschzwecke auf Austro-Fiat AFNS** vor. Das Fahrzeug war in drei verschiedenen Motorkonfigurationen mit 40, 50 und 60 PS erhältlich. Links und unten handelt es sich um die 40-PS-Variante mit seitlich offenem Führersitz und 2.000 l Tankinhalt, geliefert an die Feuerwehr Kerasus (Türkei). Die frontal angebrachte Feuerlöschpumpe ermöglichte neben einer Verwendung im Löscheinsatz durch verstellbare Düsen die Straßensprengung bis zu 16 m Breite, was – wie das Prospekt ankündigte – „eine besonders wirksame Art hygienischer Straßenpflege" darstellte.

*Both pages. In 1928, Rosenbauer presented its **universal pumper for street flushing and firefighting on an Austro-Fiat AFNS chassis**. The vehicle was available with three differing engine configurations consisting of 40, 50 and 60 hp. The 40 hp version with open driver's cab and a 2,000 l tank shown on the left and below was delivered to the Kerasus Fire Service (Turkey). Apart from use in firefighting, the front-mounted pump was also fitted with adjustable nozzles that allowed street flushing in widths of up to 16 m, which as the brochure stated, provided " an especially effective type of hygienic street cleaning".*

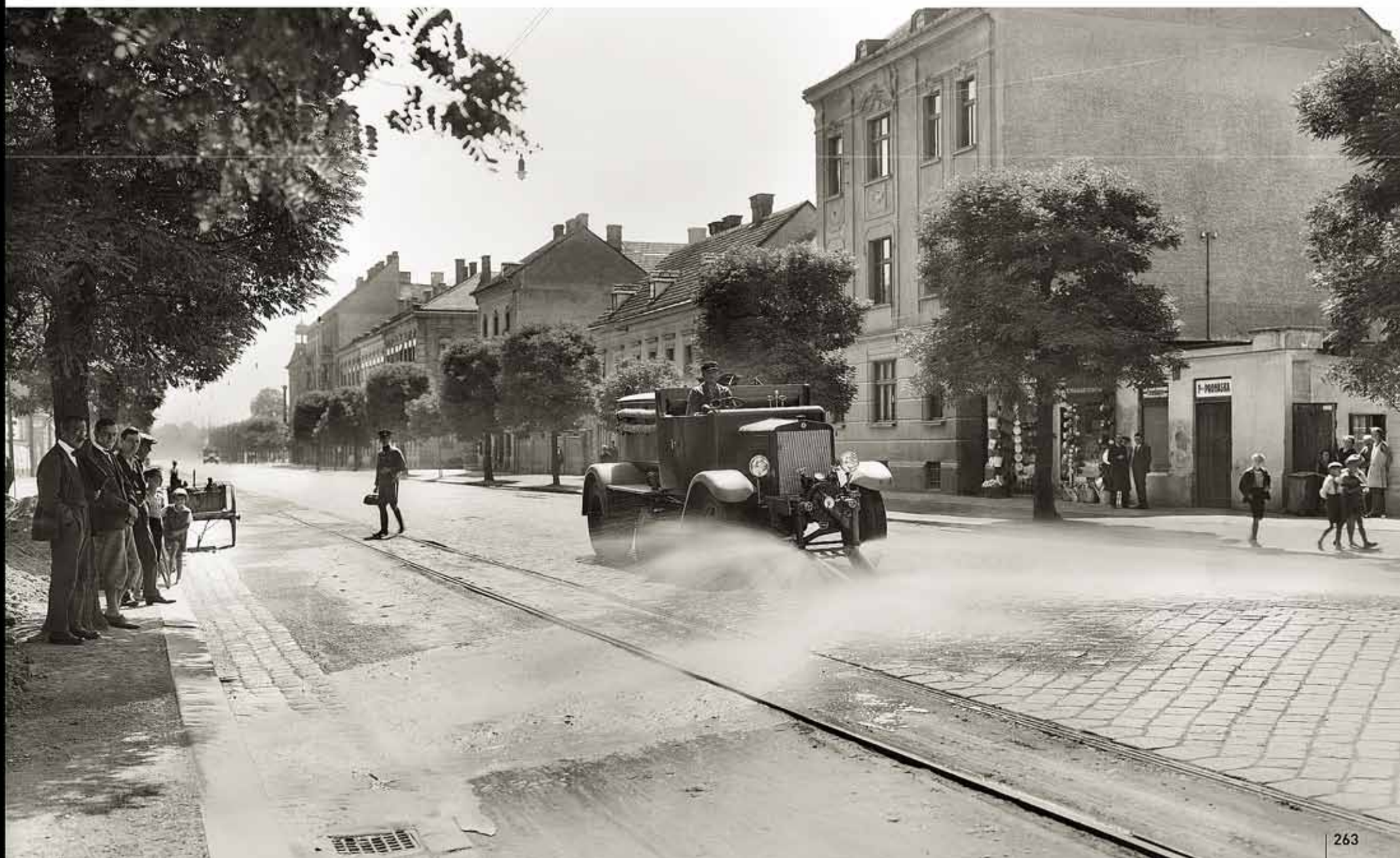


Linke Seite: Seine Konstruktion machte das **Rosenbauer-Universal-Tankauto** um 1928 zur kommunalen „Allzweckwaffe". Die Aufnahmen zeigen das Fahrzeug mit 50 PS, geschlossenem Fahrersitz und 3.000 l Tankinhalt. Die Gesamtmasse betrug 7.000 kg. Die Vorbaupumpe förderte rund 1.100 l/min bei 7 bar. Bei diesem nach Jastrebarsko (Kroatien) gelieferten Wagen ist die optional erhältliche Kehrmaschine zu erkennen. Sie konnte wie hier mittlings oder auch rückwärts angebracht werden.

Unten: Vor den Augen eines neugierigen Publikums wird das **Universal-Tankauto** auf der Wiener Straße in Linz getestet.

*Left page. The design of the **Rosenbauer universal pumper** from around 1928 made the truck an all-purpose vehicle for local authorities. The photos show a 50 hp vehicle with enclosed driver's cab, a 3,000 l tank and a total weight of 7,000 kg. The front-mounted pump emitted approximately 1,100 l/min at 7 bar. This truck, which was supplied to Jastrebarsko (Croatia), used an optional sweeping machine that could be fitted at the rear, or as can be seen in the photo, in the middle of the vehicle.*

*Below. The **universal pumper** is tested on the Wiener Strasse in Linz in front of inquisitive passers-by.*

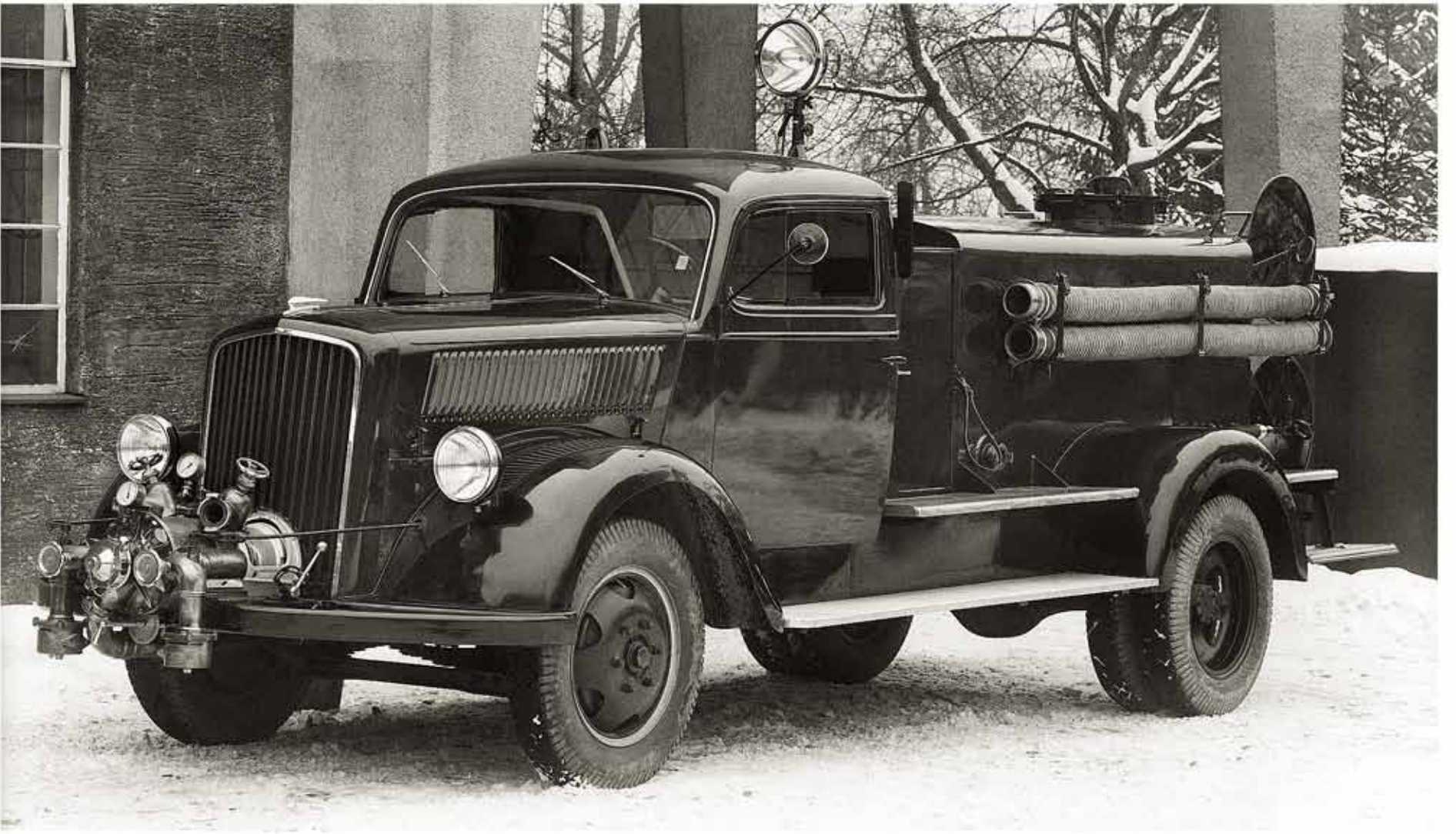


Rechte Seite: **Tanklöschfahrzeug (TLF) 15 auf Opel Blitz 3,6-6700 A** für 2 Personen mit 1950 von Rosenbauer nachgerüsteter Hochdruckpumpe, Type 46000, im Heck (250 l/min bei 40 bar) sowie einer Vorbaupumpe RV125 (1.250 l/min bei 10 bar) und einer vierteiligen Steckleiter. Das TLF wurde 1943 von Magirus für den motorisierten Luftschutz gefertigt und trug ursprünglich eine Feuerlöschpumpe PH 515 (1.500 l/min bei 8 bar). Ab 1950 war es das erste Tanklöschfahrzeug mit Rosenbauer-Hochdruckpumpe in Oberösterreich.

Unten: **Straßenspreng- und Tankspritzwagen auf Opel Blitz** mit Vorbaupumpe (1.200 l/min bei 8 bar) um 1938.

Right page. ***Pumper (TLF) 15 on an Opel Blitz 3,6-6700 A chassis*** *for two crew with a rear-mounted Type 46000 pump (250 l/min at 40 bar), retrofitted by Rosenbauer in 1950, a front-mounted RV125 pump (1,250 l/min at 10 bar) and a four-section scaling ladder. Magirus manufactured the TLF in 1943 for motorized air raid protection and it originally carried a PH 515 pump (1,500 l/min at 8 bar). In 1950 this was the first pumper truck in Upper Austria with a Rosenbauer high-pressure pump.*

Below. ***Street flushing pumper on an Opel Blitz chassis*** *with a front-installed pump (1,200 l/min at 8 bar) from around 1938.*



W 76·008

Linke Seite: **Tanklöschfahrzeug (TLF-A) auf Opel Blitz 3, 6-6700A** mit Allradantrieb, 6-Zylinder-Benzinmotor und 75 PS. Die vorgebaute Normal- und Hochdruckpumpe leistete 200 l/min bei 40 bar bzw. 750 l/min bei 9 bar. Der Wassertank fasste in verschiedenen Konfigurationen zwischen 1.200 und 1.400 l. Am rückwärtigen Tankende war eine Hochdruckhaspel mit 40 m Gummiangriffsschlauch angebracht. Geliefert ab 1950.

Unten: **Tanklöschfahrzeug auf Henschel** mit im Heck untergebrachter Tragkraftspritze sowie Doppelkabine und 1.500-l-Wassertank. Das Fahrzeug wurde 1951 an die FF Hollabrunn (Niederösterreich) geliefert.

Left page. ***Pumper (TLF) on an Opel Blitz 3, 6-6700A chassis*** *with all-wheel drive and a 6-cylinder, gasoline engine with 75 hp. The front-mounted normal and high-pressure pump emitted 200 l/min at 40 bar or 750 l/min at 9 bar. The water tank came in various designs with volumes of 1,200-1,400 l. A high-pressure hose reel with a 40 m rubber hose was mounted on the rear end of the tank. Supplied from 1950 onwards.*

Below. ***Pumper on a Henschel chassis*** *with a portable pump at the rear, a double cab and a 1,500 l water tank. The truck was supplied to the Hollabrunn Volunteer Fire Service (Lower Austria) in 1951.*

Rosenbauer-Fahrzeuge auf Steyr Langhauber

Den Grundstein zu einer jahrzehntelang aufgebauten Serie von Steyr Hauben-Lkw legte die Produktionsaufnahme des Typs 1500A im Jahre 1942, der die Fabrik zum viertgrößten Lastwagenhersteller im Deutschen Reich machte. Dem bewährten Fahrzeug folgte mit dem Steyr 370 bereits 1946 eine benzinbetriebene 3-t-Version, von der bis 1948 2.000 Einheiten gebaut wurden.
Bereits im Oktober 1945 war mit der Entwicklung eines 3,5-t-Diesel-Lkws begonnen worden, der 1948 mit dem Steyr 380 auf den Markt kam. Wie seine Vorgänger bestand er im Wesentlichen aus einem stahlblechbeplankten Holzfachwerk.
1956 erschienen zeitgleich der Steyr 480 bzw. 580, die trotz der relativ hohen Nutzlast über einen lediglich 95 PS starken Motor verfügten. Die Leistungssteigerung kam erst 1959 mit dem Steyr 586. Er war der letzte in Steyr hergestellte Hauben-Lkw, von dem sich bis 1988 mehr als 14.000 Einheiten verkauften.

- **Steyr 1500A**, 8-Zylinder Benzin, 3.517 cm³, 70 PS, Nutzlast 1.500 kg,100 km/h
- **Steyr 370**, 8-Zylinder Benzin, 3.500 cm³, 80 PS, Nutzlast 3.000 kg, 80 km/h
- **Steyr 380**, 4-Zylinder Diesel, 5.332cm³, 85/90 PS, Nutzlast 3.500 kg, 73 km/h
- **Steyr 480**, 4-Zylinder Diesel, 5.322 cm³, 95 PS, Nutzlast 5.000 kg, 76 km/h
- **Steyr 580**, 4-Zylinder Diesel, 5.322 cm³, 95 PS, Nutzlast 6.000 kg, 82 km/h
- **Steyr 586**, 6-Zylinder Diesel, 5.975 cm³, 120 PS, Nutzlast 6.000 kg, 84 km/h

Rosenbauer vehicles on Steyr "Long Hood" chassis

The foundation stone for a series of vehicles based on Steyr "Hood" trucks was laid with the start of production of the Type 1500A in 1942, which turned the Steyr works into the fourth largest truck manufacturer in the German Reich. Then, as early as 1946, these tried and tested vehicles were followed by the Steyr 370, a gasoline-driven 3t version of which 2,000 were built up to 1948.
Work started on the development of a 3.5t diesel truck in October 1945 and in 1948, this arrived in the shape of the Steyr 380. Like its predecessors, the 380 consisted largely of a wooden frame with steel sheet cladding.
1956 saw the simultaneous appearance of the Steyr 480 and 580, which in spite of a relatively heavy payload, were only fitted with a 95 hp engine. Increased performance first came in 1959 with the Steyr 586. This was the last of the "Hood" trucks manufactured in Steyr and in the years up to 1988, over 14,000 were sold.

- ***Steyr 1500A**, 8-cylinder, 3,517 cc, 70 hp gasoline engine, 1,500 kg payload,100 km/h*
- ***Steyr 370**, 8-cylinder, 3,500 cc, 80 hp gasoline engine, 3,000 kg payload, 80 km/h*
- ***Steyr 380**, 4-cylinder, 5,332cc, 85/90 hp diesel engine, 3,500 kg payload, 73 km/h*
- ***Steyr 480**, 4-cylinder, 5,322 cc, 95 hp diesel engine, 5,000 kg payload, 76 km/h*
- ***Steyr 580**, 4-cylinder, 5,322 cc, 95 hp diesel engine, 6,000 kg payload, 82 km/h*
- ***Steyr 586**, 6-cylinder, 5,975 cc, 120 hp diesel engine, 6,000 kg payload, 84 km/h*

Linke Seite und rechts: Rosenbauer nutzte die Fahrgestelle der Steyr-Langhauber für die Einführung seiner revolutionären Löschtechnik. Eine kombinierte Normal- und Hochdruckpumpe sorgte für beste taktische Möglichkeiten bei geringstem Wasserverbrauch. Optional konnte eine Vorbauspritze zur Straßensprengung zusätzlich geordert werden. Hier das **Tanklöschfahrzeug 1500 auf Steyr 1500A.**

*Left page and right. Rosenbauer used the chassis of the Steyr "Long Hood" for the introduction of its revolutionary extinguishing technology. A combined normal and high-pressure pump ensured optimum tactical possibilities in tandem with minimum water consumption. A front-mounted pump for street flushing could also be ordered as an option. The photo shows a **Pumper 1500 on a Steyr 1500A chassis**.*

Linke Seite: **Kombinierter Tanklösch- und Straßensprengwagen auf Steyr-Diesel, Type 580,** für 2 Mann mit vorne eingebauter Feuerlöschpumpe RV 125 und einem verkleideten 2.800-l-Tank.

Unten: **TLF 2000 auf Steyr 380** für eine Löschgruppe 1:5 mit halbverkleidetem 2.000-l-Tank und einer Pumpe 59000 für die FF Sierning (Oberösterreich). Die Steckleiter war bei dieser Version nicht mehr am Tank, sondern auf den Trosskästen angebracht. „Mit diesem Gerät ist die Löschgruppe allen Anforderungen gewachsen", hieß es im damaligen Prospekt.

Left page. ***Combined pumper and street flushing truck on a Steyr-Diesel Type 580 chassis*** *for a 2-man crew with a front-mounted RV 125 pump and a cladded 2,800 l tank.*

Below. ***TLF 2000 pumper on a Steyr 380 chassis*** *for a 1:5 crew with semi-cladded, 2,000 l tank and 59000 pump for the Sierning Volunteer Fire Service (Upper Austria). In this version, the scaling ladder was no longer carried on the tank, but on the implement box. The brochure of the time stated that, "With this device the crew is ready for any challenge" .*

Rechte Seite: **Tanklöschfahrzeug (TLF-A) auf Saurer 2DM CT3D** mit 6-Zylinder-Dieselmotor, 8.101 cm³ Hubraum und 135 PS. Mit Allradantrieb, Differenzialsperren und Untersetzungsgetriebe war das Fahrzeug auch für Gelände ausgerüstet. Es verfügte über eine Rosenbauer-Kolbenvakuumpumpe mit 1.200 l/min bei 8 bar. Der Wassertank fasste 2.000 l. Unter anderem wurde eines dieser Fahrzeuge 1963 an die der Feuerwehr Sankt Gallen (Schweiz) und 1967 nach Landuit (Belgien) geliefert.

Unten: **Tanklöschfahrzeug (TLF-A) 1500 auf Borgward 552 A** für 3 Personen mit Allradantrieb, 1500-l-Wassertank, Normal- und Hochdruckpumpe 59000 (1.000 l/min bei 10 bar bzw. 200 l/min bei 40 bar) sowie Frontseilwinde, 1962.

Right page. ***Pumper (TLF-A) on a Saurer 2DM CT3D chassis*** *with a 6-cylinder, 8,101 cc, 145 hp diesel engine. This vehicle was also equipped for overland activities with all-wheel drive, differential locks and a step-down transmission. It was fitted with a Rosenbauer piston, vacuum pump, which emitted 1,200 l/min at 8 bar. The water tank had a capacity of 2,000 l. Among other deliveries, this vehicle was supplied to the Sankt Gallen Fire Service (Switzerland) in 1963 and to Lanuit (Belgium) in 1967.*

Below. ***TLF-A 1500 pumper on a Borgward 552 A chassis*** *for a crew of three. This 1962 vehicle was fitted with all-wheel drive, a 1,500 l water tank, a normal and high-pressure 59000 pump (1,000 l/min at 10 bar or 200 l/min at 40 bar) and a front winch.*

Lanner

Rechte Seite: Das **Tanklöschfahrzeug (TLF) 1000 auf OM Lupetto** für 6 Personen mit 1.000-l-Wassertank wurde 1970 für die Betriebsfeuerwehr des Walzlagerwerks der Steyr-Daimler-Puch-Werke geliefert.

Unten: Das **Tanklöschfahrzeug (TLF) 2000 auf Steyr 680** mit 6-Zylinder-Dieselmotor, 5.979 cm³ und 120 PS wurde im Sommer 1970 an die Hauptfeuerwache Zauchen (Kärnten) geliefert.

*Right page. This **TLF 1000 pumper on an OM Lupetto chassis** for a crew of six was fitted with a 1,000 water tank and supplied to the Steyr-Daimler-Puch-Werke Bearing Works Fire Service in 1970.*

*Below. This **TLF 2000 pumper on a Steyr 680 chassis** had a 6-cylinder, 5,979 cc, 120 hp diesel engine and was delivered to the main fire department in Zauchen (Carinthia) during the summer of 1970.*

BETRIEBSFEUERWEHR
STEYR-DAIMLER-PUCH-A.G.
WÄLZLAGERWERK

Löschfahrzeug auf Dodge mit Vorbaupumpe RV 125, geliefert 1953 an die Freiwillige Feuerwehr Leopoldschlag (Oberösterreich).
Fire truck on a Dodge chassis *with a front-mounted RV 125 pump, supplied to the Leopoldschlag Volunteer Fire Service (Upper Austria) in 1953.*

Sonderfahrzeuge

Sonder- und Spezialfahrzeuge genießen bei Rosenbauer bis heute einen besonderen Stellenwert. Dabei ging es von jeher nicht nur um die Fertigung von Automobilaufbauten für Feuerwehrzwecke, genauso bediente Rosenbauer den Markt für Kommunalfahrzeuge, wenn auch in viel kleinerem Umfang. In den Zwanziger- und Dreißigerjahren waren es vor allem die geschotterten Straßen, die der Pflege bedurften. Im Sommer fuhren Spritzwagen, um den staubigen Untergrund zu befeuchten, im Winter wurden Schneepflüge aus dem Rosenbauer-Werk eingesetzt. Aber auch allradgetriebene Fahrzeuge hatten es in den Dreißigerjahren noch verdient, als „Sonderfahrzeuge" tituliert zu werden. Sie fungierten meist als Spritzenträger in unwegsamem Gelände. Ein Beispiel hierfür ist der 6-rädrige Steyr 40D. Nach dem Zweiten Weltkrieg liefen die ersten Bergland-Löschfahrzeuge auf Basis des legendä-ren Universal-Motorgeräts Unimog vom Band und bewährten sich besonders im ländlichen Raum zum Aufbau der oftmals schwierigen Löschwasserversorgung. Was Rosenbauer bis heute in großem Umfang beschäftigt, ist die Herstellung von Speziallöschfahrzeugen für Flughäfen. Bereits im Zweiten Weltkrieg waren mehrere Schlauchtender für Fliegerhorste hergestellt worden, doch erst die Aufnahme des zivilen Luftverkehrs in größerem Umfang machte Sonderlösungen nötig. Und schon in den Fünfzigerjahren wurden Pulver- und Schaumlöschfahrzeuge an Flughäfen geliefert.
Die ersten Groß-Flughafenlöschfahrzeuge (Basis Mercedes-Benz) erhielt der Flughafen Tunis im Jahre 1965.Ebenso stellten Öl verarbeitende Betriebe immer größere Anforderungen an den Betriebsbrandschutz. Raffinerien zählten fortan zum immer größer werdenden Kundenkreis.
Doch es war nicht immer nur die Löschtechnik, welche die Rosenbauer-Fahrzeuge auszeichnete. Manche aufgebauten Fahrzeugtypen hatten durchaus exotische Charakterzüge aufzuweisen.
Eine Einzigartigkeit auf dem Gebiet der von Rosenbauer verwendeten Fahrzeuggestelle ist sicherlich die Citroën Kegresse C6, die als Halbkettenfahrzeug Anfang der Dreißigerjahre an die Berufsfeuerwehr Wien geliefert wurde.

Special vehicles

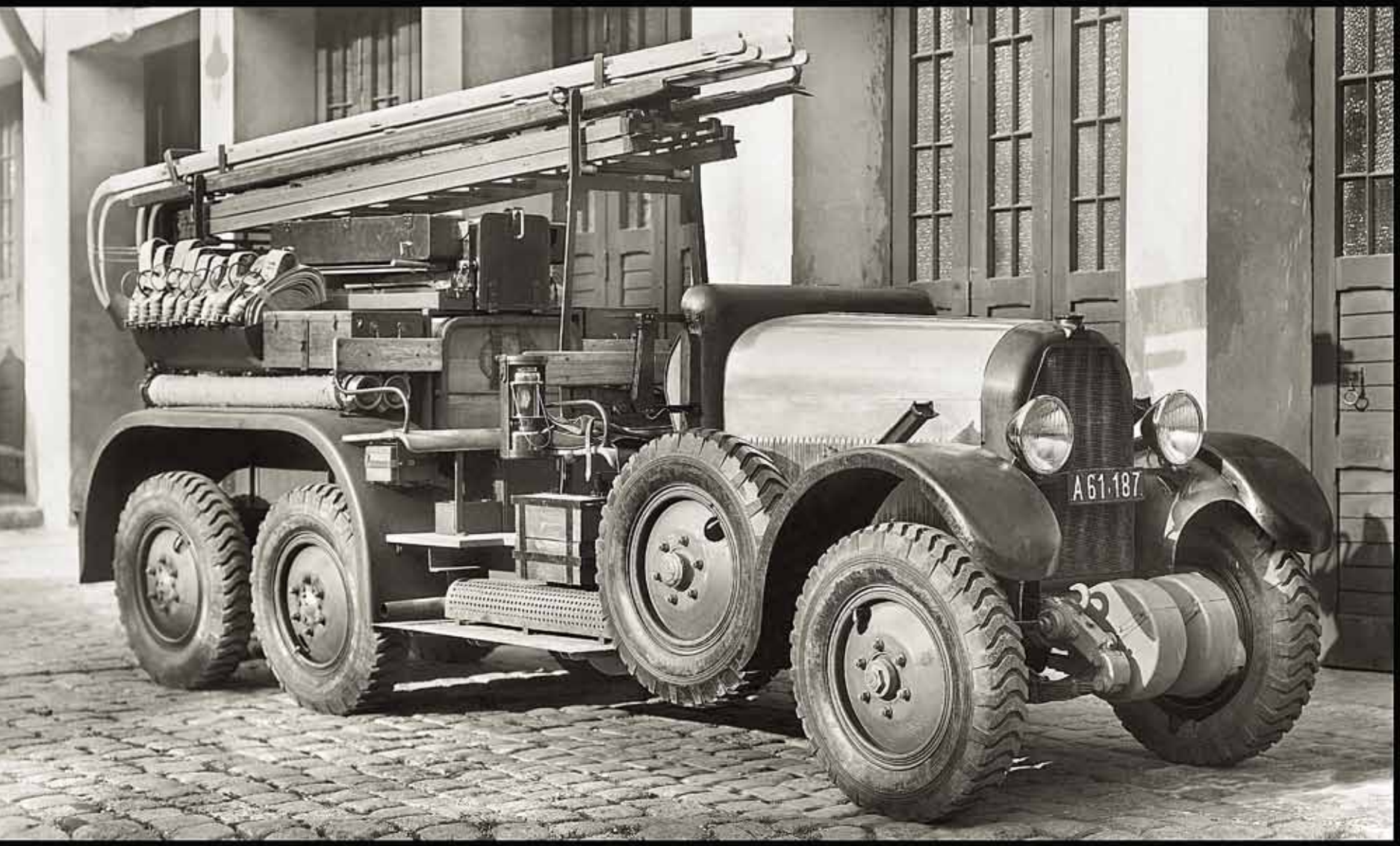
At Rosenbauer, special vehicles have always played a central role that has continued right up to today. Moreover, for many years, the company's activities in this area have not only involved the production of superstructures for fire service purposes, but also for the municipal vehicle market, albeit on a far smaller scale.
In the 1920s and 1930s, above all it was gravel roads that required maintenance. In the summer spraying vehicles were used to dampen the dusty underlayer, while in winter Rosenbauer snowplows were employed. In addition, during the 1930s, all-wheel drive vehicles were still worthy of the "special vehicle" label. They mostly served as fire trucks in rugged terrain and one example of this type of vehicle was the 6-wheel Steyr 40D. After World War II, the first mountain fire trucks based on the legendary, universal Unimog vehicle rolled off the production line and proved particularly effective in rural areas, where the supply of extinguishing water was frequently a problem. One area that continues to occupy Rosenbauer to a very great extent is the manufacture of special vehicles for airports. A number of fire trucks were produced for military airfields during World War II, however it was the start of civil aviation on a large scale that necessitated the creation of special solutions. As early as the 1950s, powder and foam pumpers were supplied to airports and the first big vehicle of this type (on a Mercedes-Benz chassis) was supplied to Tunis Airport in 1965. Moreover, it was not only extinguishing technology that Rosenbauer vehicles and some of the truck types produced have a distinctly exotic appearance. One unique example in the range of chassis employed by Rosenbauer is certainly the Citroën Kegresse C6, which was supplied to the Vienna Professional Fire Service in the 1930s as a half-track.

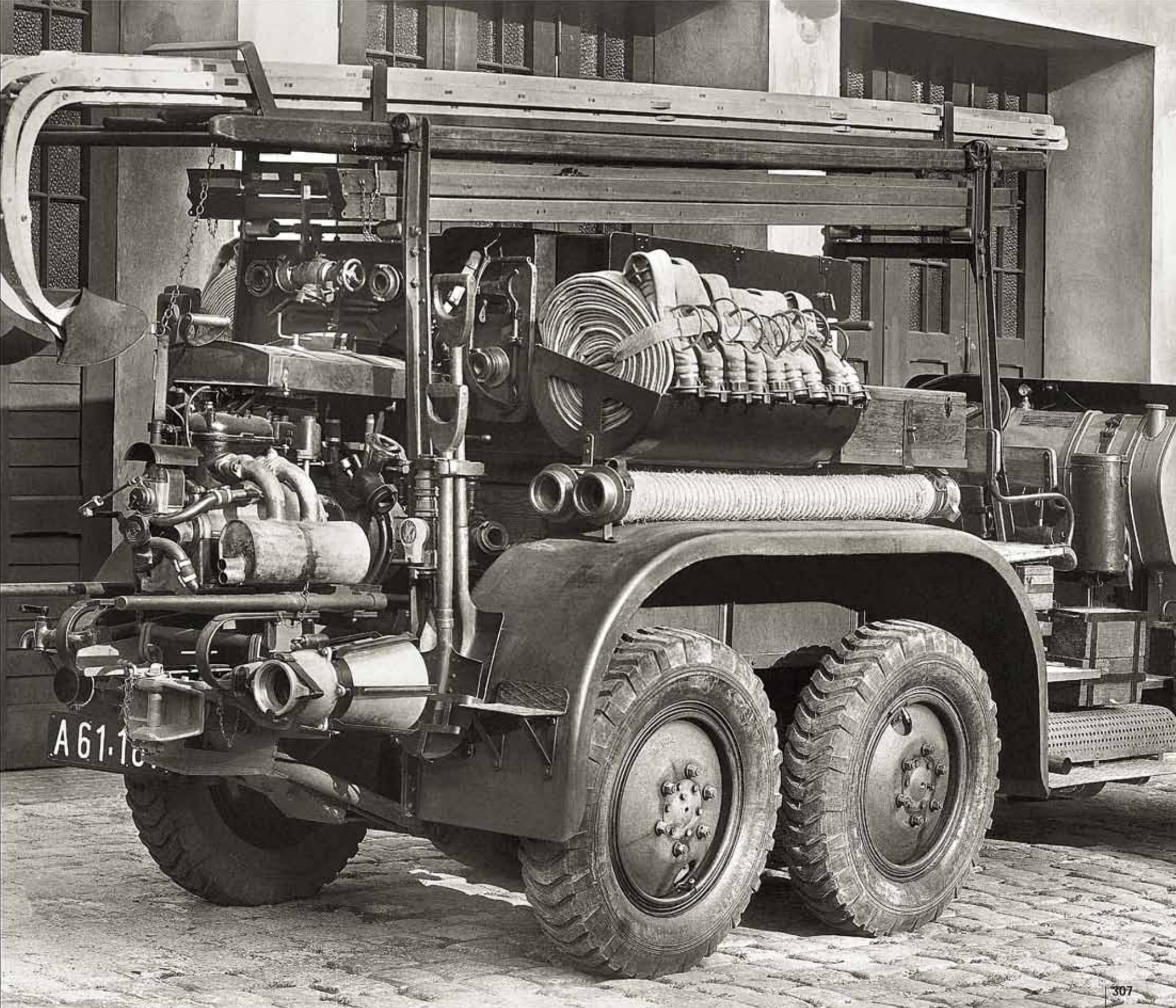
Ganz oben: Ein **Steyr 680** mit 5.979 cm³ Hubraum und 120 PS wurde für die Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahngesellschaft als Unfall-Hilfswagen umgerüstet.
Oben: Dieser Wasserwerfer der Wiener Polizei wurde als **TLF 8000 auf Steyr 1290** tituliert. Im Volksmund hieß dieses 1969 gelieferte Fahrzeug „Studentenwaschmaschine".

*Top. A truck on a **Steyr 680 chassis** with a 5,979 cc, 120 hp engine was converted into an accident assistance vehicle for the Linz Electricity and Tram Company.*
*Above. This water canon belonging to the Vienna Police was categorized as being a **TLF 8000 pumper on a Steyr 1290 chassis**. Upon delivery in 1969, it was more popularly known as the "student washing machine".*

Rechte Seite und unten: Der geländegängige **Universal-Löschwagen, Type II, auf Austro-Daimler ADGR** verfügte über 6 Zylinder mit 4.000 cm³ Hubraum und 60 PS. Das Fahrzeug wurde 1936 erstmals gebaut und von Rosenbauer im selben Jahr an die Berufsfeuerwehr Wien geliefert. Hier befand sich eine Tragkraftspritze im Heck des Wagens, der jedoch auch mit Vorbaupumpe erhältlich war.

Right page and below. The **overland Type II universal fire truck on an Austro-Daimler ADGR chassis** had a 6-cylinder, 4,000 cc, 60 hp engine. The vehicle was first produced in 1936 and supplied to the Vienna Professional Fire Service in the same year. This version carried a portable pump at the rear, but the truck was also available with a front-mounted pump.

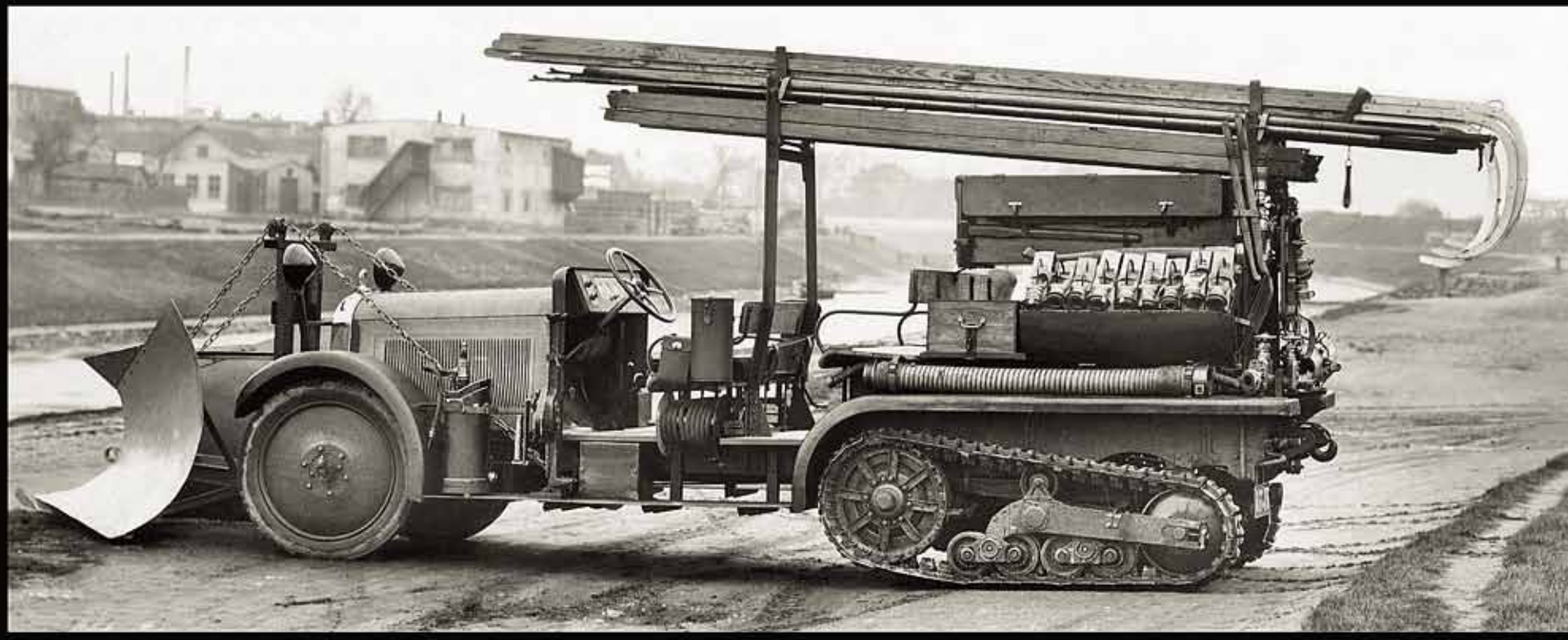



A 61.1

A 61·176

Das 1931 an die Berufsfeuerwehr Wien gelieferte **Halbkettenfahrzeug Citroën Kegresse C6** war mit einem 6-Zylinder-Benzinmotor (45 PS) ausgestattet. Bei einem Gesamtgewicht von 3.500 kg trug der C6 eine Tragkraftspritze (400 l/min bei 10 bar), drei Haken- und eine zweiteilige Steckleiter. Im Winter konnte ein Keilschneepflug montiert werden. Als unmittelbarer Löschwasservorrat zur Brandbekämpfung im Wienerwald führte dieses Löschfahrzeug einen 500-l-Tankanhänger mit. Zwei Jahre später wurden drei weitere Kegresse als 600-l-Wasserwagen in den Dienst gestellt, die allerdings in der eigenen Werkstätte der Hauptfeuerwache Döbling umgebaut worden waren.

The **half-track on a Citroën Kegresse C6 chassis** delivered to the Vienna Professional Fire Service in 1931 was equipped with a 6-cylinder, gasoline engine (45 hp). With a dead weight of 3,500 kg, the C6 carried a portable pump (400 l/min at 10 bar), three hook and one, two-section scaling ladder. In winter a snowplow could be mounted. In order to fight fires in the Vienna Woods, this vehicle was fitted with a 500 l tank trailer as an immediate water reserve. Two years later, another three Kegresse vehicles went into service as water trucks, but these were modified in the workshops of the main fire department in Döbling.



Rechte Seite: Für den Export wurde auf Basis des **Land-Rover-Stationswagens 109** ein geländegängiges Tanklöschfahrzeug mit 400-l-Wassertank und Vorbaupumpe H/N 65000 (1.000 l/min bei 7 bar bzw. 300 l/min bei 35 bar) entwickelt. Dieser als TLF 400 gebaute Defender verfügte über einen 4-Zylinder-Benzinmotor mit 77 PS, hatte ein synchronisiertes Getriebe und eine stabile Leichtmetallkarosserie. Bedingt durch den Wassertank fanden nur 4 Mann auf Notsitzen Platz.

Unten: Der legendäre **Land Rover Defender** war überdies in drei feuerwehrtechnischen Standardausführungen lieferbar: Wie hier mit Vorbaupumpe Automatic RV 100 und Platz für 6 Mann, als Kommando- oder Mannschaftswagen mit 6–9 Sitzplätzen oder mit Leicht-Tragkraftspritze und 6 Mann Besatzung.

Right page. A pumper with overland capabilities was developed for export on the basis of a **Land Rover 109 station wagon**. This was fitted with a 400l water tank and a front-mounted H/N 65000 pump (1,000 l/min at 7 bar or 300 l/min at 35 bar). This "Defender", which was built as a TLF 400, disposed over a 4-cylinder, gasoline engine with 77 hp, synchronized transmission and a stable, light metal superstructure. Due to the water tank, there was only room for four crew on temporary seats.

Below. The legendary **Land Rover Defender** was also available in three standard fire service versions. As shown here with an automatic RV 100 front-mounted pump and room for six crew, as a command or crew vehicle with 6-9 seats, or with a lightweight portable pump and space for six men.

Linke Seite oben: Ein **ULF-A 2200 auf Mercedes-Benz LAF 1113/42** mit 150 PS. Die doppelte Kabine bot Platz für 7 Personen. Das Bild zeigt den Bedienplatz für die Pulverlöschanlage. Das Fahrzeug wurde mit einer Pumpe HNDP R 65000 (1.250 l/min bei 10 bar und 250 l/min bei 40 bar) ausgestattet. Mit 750 kg Pulver-, 2.200 l Wasser- und 200 l Schaummittelvorrat wurde dieses Fahrzeug 1967 an die Feuerwehr Wels (Oberösterreich) geliefert.

Unten und linke Seite unten: Universal-Löschfahrzeuge wurden auch auf Steyr-Basis aufgebaut. Hier das **ULF auf Steyr 680** der Rheinischen Ölleitungsgesellschaft Bregenz (Vorarlberg).

Left page above. A **ULF-A 2200 on a Mercedes-Benz LAF 1113/42 chassis** with 150 hp. The double cabin offered room for seven crew. The photo shows the controls for the powder unit and the vehicle was also equipped with an HNDP R 65000 pump (1,250 l/min at 10 bar und 250 l/min at 40 bar), as well as 750 kg of powder, 2,200 l of water and 200 l of foam. It was delivered to the Wels Fire Service (Upper Austria) in 1967.

Above and left page below. Universal fire trucks were also built on Steyr chassis. The photo shows an **ULF on a Steyr 680 chassis** for the Rheinische Ölleitungsgesellschaft Bregenz (Vorarlberg).

Beide Seiten: Das **Pulver-Löschfahrzeug 3000 auf Mercedes-Benz 1923** verfügte über zwei Pulverlöschanlagen mit je 1.500 kg Inhalt. Der zugehörige Werfer war am Führerhausdach angebracht. Das Fahrzeug ging 1969 an den Flughafen Schwechat (Niederösterreich).

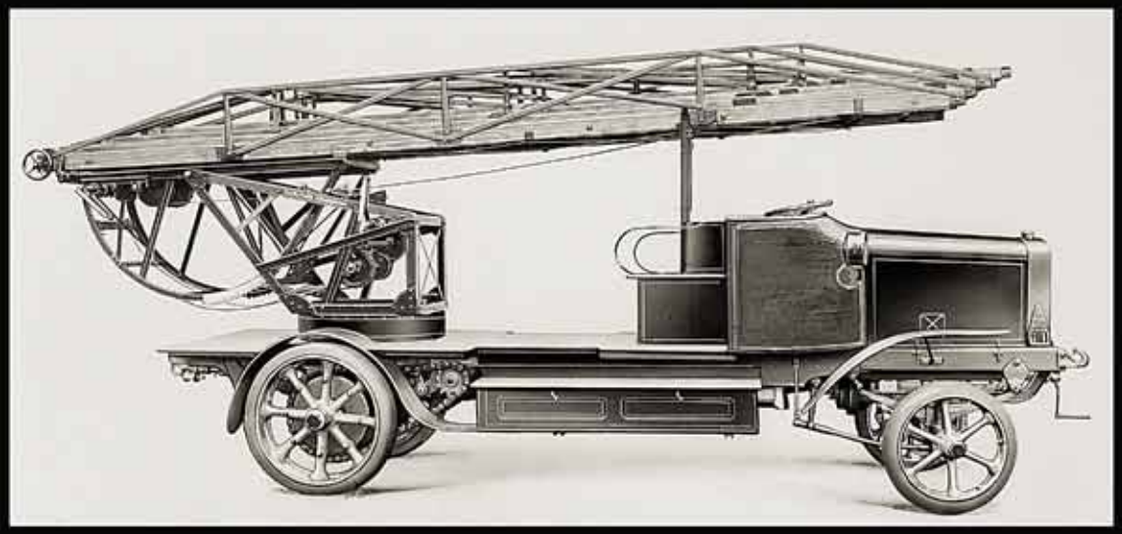
Both pages. This **powder airport crash tender 3000 on a Mercedes-Benz 1923 chassis** was fitted with two powder units, each with a capacity of 1,500 kg. The related monitor was installed on the roof of the driver's cab. The vehicle was delivered to Schwechat Airport (Lower Austria) in 1969.

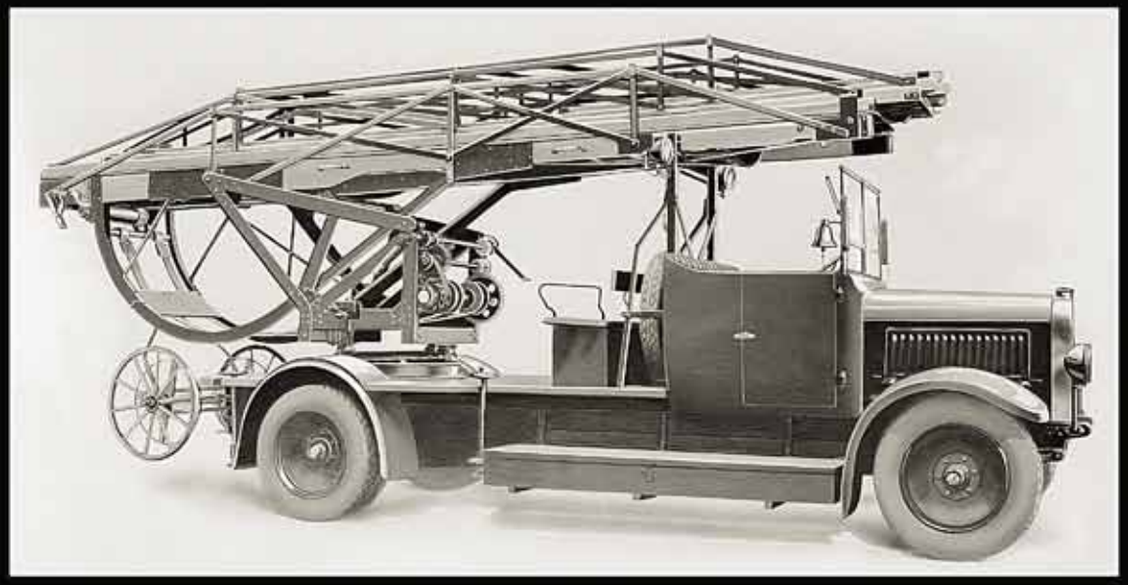
FEN WIEN
FLUGHAFEN WIEN
1923
N 57.500

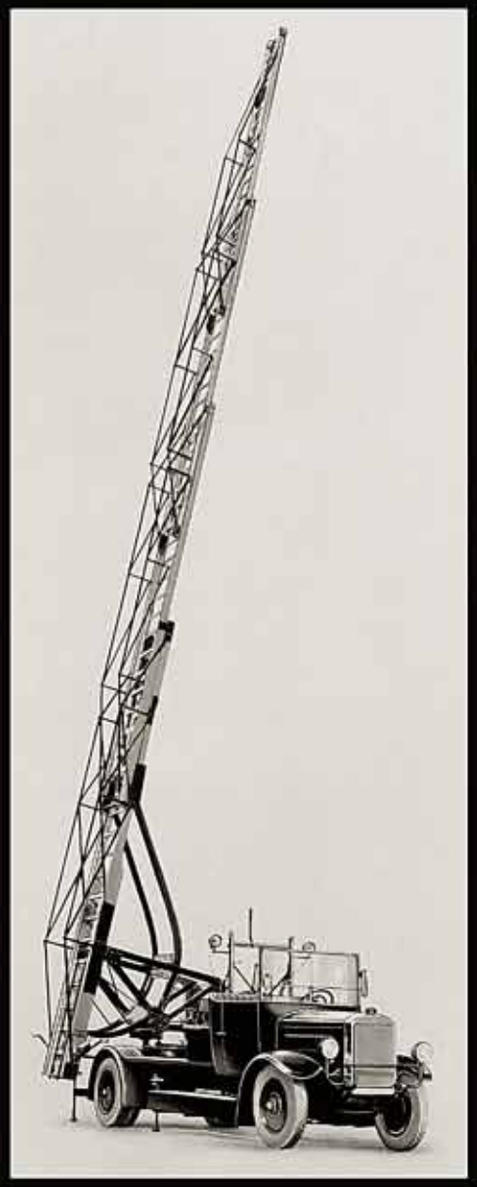
REITHOFFER BALLON CORD
REITHOFFER CORD

Linke Seite: Eine **Drehleiter auf Steyr XII N.** So wie alle damaligen Leitern musste sie händisch bedient werden. Um 1929.
Unten: Eine der ersten von Rosenbauer vertriebenen Drehleitern mit einem Leitergestell der Firma Frolik & Paril in Budweis (Tschechien).
Ganz unten und rechts: Eine **Drehleiter DL 18 auf Austro-Fiat.**

Left page. An **aerial ladder on a Steyr XII N chassis**. Like all the ladders of the time, it had to be operated manually. Around 1929.
Below. One of the first turntable aerial ladders to be sold by Rosenbauer with a frame from the Frolik & Paril company in Ceske Budejowice (former Czechoslovakia).
Bottom and right. A **DL 18 aerial ladder on an Austro-Fiat chassis**.







Rüstkraftwagen auf Steyr 380 mit 5-t-Kran des Systems Heger. Die Nachlaufrollen sowie die vorne angebrachte Seilwinde (Zugkraft 4,5 t) sind gut erkennbar. Üblicherweise zählten 6–7 Mann zur Besatzung des ab 1960 gelieferten RKW.

Rescue truck on a Steyr 380 chassis with a 5 t Heger System crane. The trailing rollers and the front-mounted cable winch (4.5 t tractive power) can be seen clearly. In general, a crew of 6-7 was carried by such vehicles, which were supplied from 1960 onwards.

Rechts: **Gelenkbühne GB 20 auf Steyr 680 E** mit 6-Zylinder-Dieselmotor, 5.979 cm³, 150 PS und einer Nutzlast von 6.000 kg. Mit Gelenkmastbühne von Nummela Sky (NS 19-3) 1969 an die FF Seefeld (Tirol) geliefert.

Unten: **RKW Mercedes-Benz-Feuerwehrfahrgestell MB 322** für 6-7 Mann mit 132 PS, 2-teiliger Hydraulik-Krananlage System Heger (Hubkraft 5 t) und Nachlaufrollen. Geliefert 1962 an die FF Krems (Niederösterreich).

Right. **GB20 articulated aerial on a Steyr 680 E chassis** with a 6-cylinder, 5,979 cc, 150 hp diesel engine and a payload of 6,000 kg. The articulated aerial from Nummela Sky (NS 19-3) was supplied to the Seefeld Volunteer Fire Service (Tyrol) in 1969.

Below. **RKW Mercedes-Benz MB 322 fire truck chassis** for 6-7 men with a 132 hp engine and 2-section, hydraulic Heger System crane (5 t tractive power) with trailing rollers. Supplied to the Krems Volunteer Fire Service (Lower Austria) in 1962.

Sanitäts-Abteil:
vom roten Kreuz
der freiw. Feuerw.
Unterweissenbach.

Krankenwagen

Wie es in manchen Ländern heutzutage noch der Fall ist, lag einst auch das österreichische Rettungswesen in Händen der Feuerwehr. Konrad Rosenbauer hatte als Oberkommandant der Linzer Feuerwehr maßgeblich daran mitgewirkt, auch in Linz eine eigenständige Rettungsabteilung entstehen zu lassen. Gemeinsam mit Korpsarzt Dr. Zechenter verwirklichte er die Idee im Jahre 1898.
Die Zahlen sprechen für den Erfolg: Innerhalb ihrer ersten zehn Bestandsjahre leisteten die Männer mehr als 8000 Einsätze. Ab 1908 durften sie das international anerkannte Rot-Kreuz-Symbol führen.
Diese rasante Entwicklung im Rettungswesen lässt sich in der gesamten österreichisch-ungarischen Monarchie beobachten, und es liegt auf der Hand, dass Konrad Rosenbauer sie nutzte. Nunmehr waren es nicht mehr ausschließlich Spritzen, Schläuche und Armaturen, sondern auch Korbbahren, Sanitätstaschen und sogar bespannte Rettungswagen, die über sein Geschäft vertrieben wurden.
Die Wichtigkeit und Wertschätzung des Sanitätswesens lässt sich auch an der Tatsache ablesen, dass die Rettungseinheit in Linz als erste Abteilung der hiesigen Feuerwehr im Jahre 1912 ein Automobil erhielt. Rosenbauers Produktkatalog jenes Jahres enthielt dieses Modell bereits nebst einer Vielzahl an Trag- und Räderbahren.
Nach dem Ersten Weltkrieg fertigte Rosenbauer auf geeigneten Autofahrgestellen Aufbauten für den Rettungsbedarf.
Selbst nach dem Zweiten Weltkrieg rollten mehrere Varianten von Rettungsautos aus dem Werk. Mitte der Sechzigerjahre wurde die Produktion jedoch zugunsten der Kernkompetenz, dem Feuerlöschwesen, aufgegeben.

Ambulances

As is still the case in some countries today, the Austrian rescue service was once the responsibility of the fire services. As the commander of the Linz Fire Service, Konrad Rosenbauer played a major role in creating a separate ambulance department and together with the corps physician Dr. Zechenter, this concept was realized in 1898.
The figures are impressive, as within their first ten years of operations, the ambulance crews completed over 8,000 missions and from 1908, they were permitted to use the internationally recognized Red Cross symbol.
This rapid development in the rescue sector was evident throughout the Austro-Hungarian monarchy and it was only logical that Konrad Rosenbauer would make use of such an opportunity. Therefore, he not only sold pumps, hoses and armatures, but also cradle stretchers, ambulance bags and even horse-drawn ambulances. The importance and esteem attached to the ambulance service is evident from the fact that in 1912, the rescue unit in Linz became the first fire service department to receive a car. Moreover, Rosenbauer's product catalogue for the year already contained this model along with a diversity of portable and wheeled stretchers.
After World War I, Rosenbauer manufactured superstructures for rescue requirements on suitable chassis and even after the second war, a number of ambulances came off the company's production lines. However, in the mid-1960s production ceased in favor of the company's core competence in the firefighting field.

Linke Seite: Bespannter „leichter, kurz gebauter **Rettungswagen für Gebirgsterrain"** der Sanitätsabteilung Unterweißenbach (Oberösterreich). Die Tragbahre konnte von hinten eingeschoben werden und war an gefederten Riemen an der Decke aufgehängt.

Rechts oben: Die **Räderbahre „Original Ewald"** bestand aus einem Fahrgestell und einer Tragbahre, die bei Bedarf abgenommen werden konnte.

Rechts mittig: Zweispänniger **Normal-Rettungswagen** der Fabriksfeuerwehr Enderlin in Traun (Oberösterreich). Seine Konstruktion wurde mehrfach ausgezeichnet.

Rechts unten: Das 1912 von der „Sanitäts-Abteilung vom Roten Kreuz der Freiwilligen Feuerwehr Linz" übernommene **Sanka Puch, Type III,** 18/20 PS.

Left page. Horse-drawn "lightweight, compact **rescue vehicle for mountainous terrain**" of the Unterweißenbach Ambulance Unit (Upper Austria). The stretchers were pushed into the vehicle from the rear and were suspended from the ceiling on spring-mounted straps.

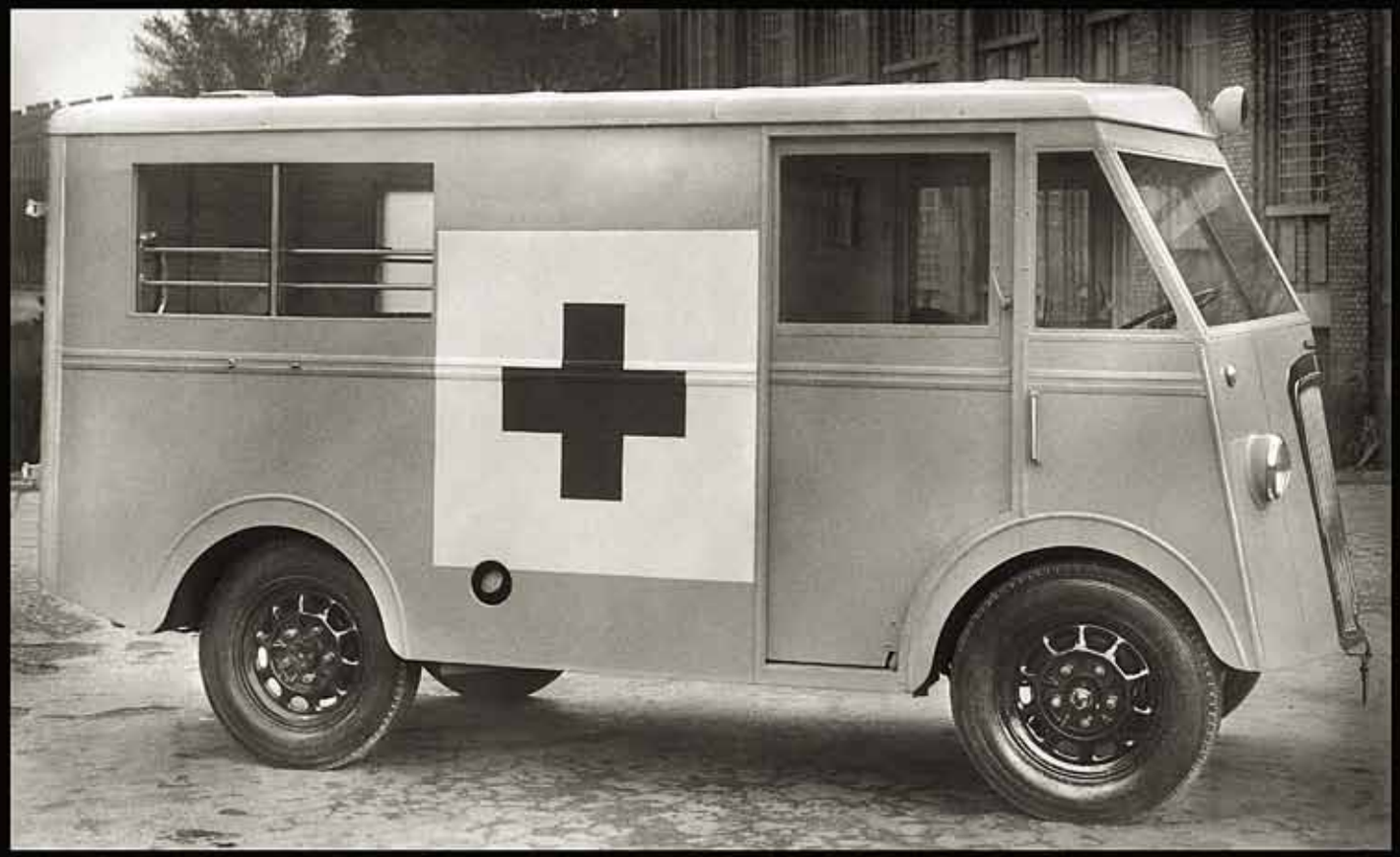
Top right. The **"Original Ewald" wheeled stretcher** consisted of a frame and a stretcher, which could be removed as required.

Center right. Standard **ambulance pulled** by a pair, belonging to the Enderlin Factory Fire Service in Traun (Upper Austria). This design received several awards.

Bottom right. This **Sanka Puch, Type III** with 18/20 hp was delivered to the "Red Cross Ambulance Department of the Linz Volunteer Fire Service" in 1912.

Eine der in Österreich wenig verbreiteten Typen war dieser **Rettungswagen auf Morris Commercial Van**, der 1951 gebaut worden war. Seine Ausstattung mit Bahre, Sitzbank und Waschbecken war spartanisch.

One type of **ambulance** used widely in Austria was this version based on a **Morris commercial van**, which was built in 1951. Its fittings were minimalist with a stretcher, bench and washbasin.

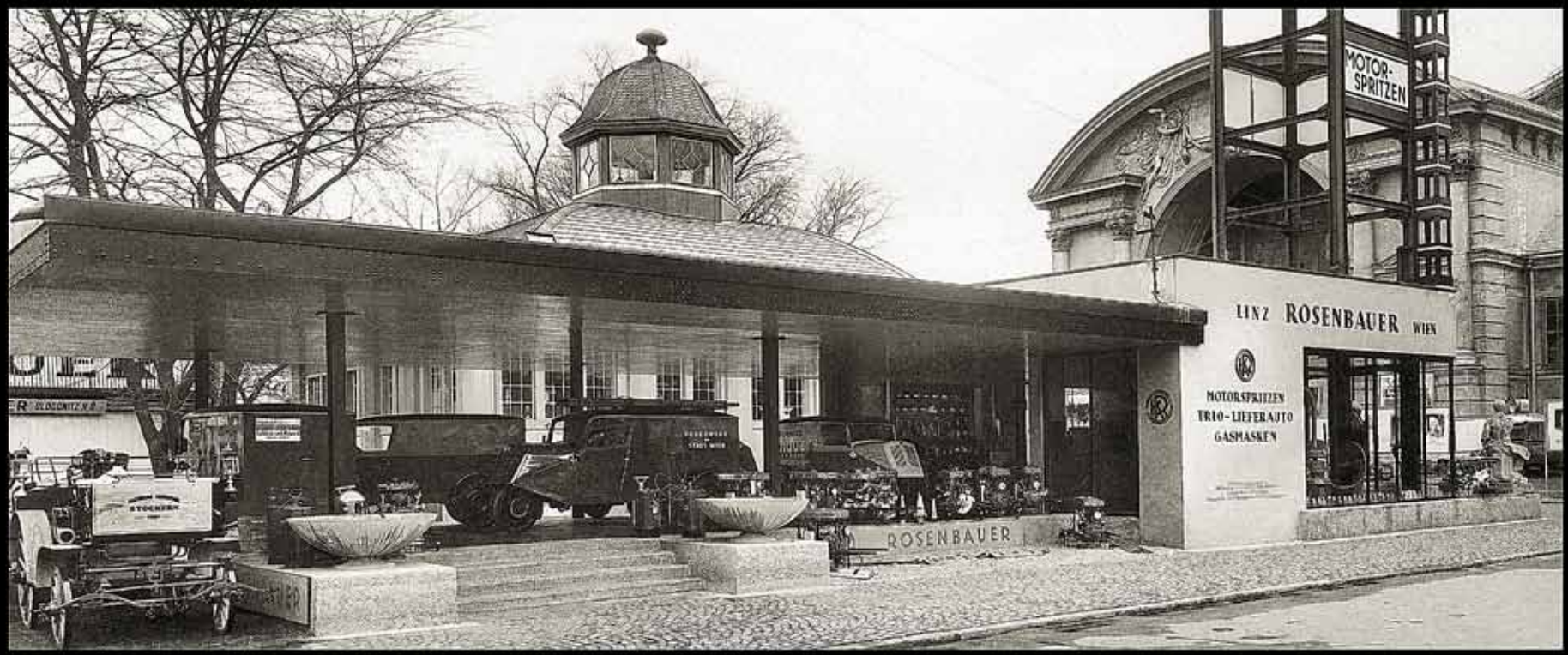


Rechts: Als Basis eines seiner letzten Rettungswagen bediente sich Rosenbauer des beliebten **VW-Kombi-Fahrgestells.** Die Bahre befand sich auf einem relativ hohen Podest, das die Materialkästen beinhaltete. Die Aufnahme entstand an der Linzer Donaulände.

Unten: Das Österreichische Rote Kreuz in Baden (Niederösterreich) ließ diesen allradgetriebenen **Toyota Landcruiser** mit hartem Aufbau als Rettungsfahrzeug

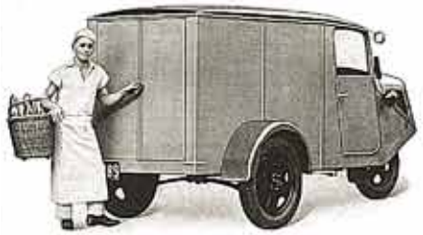
Right. As a basis for its last ambulance, Rosenbauer employed the popular **VW bus chassis**. The stretcher was placed on a relatively high pedestal, which also contained the material chests. The photo was taken on the banks of the Danube.

Below. The Austrian Red Cross in Baden (Lower Austria) had this all-wheel drive **Toyota Landcruiser** with rigid superstructure modified as an ambulance.



Der Rosenbauer „Trio" Lieferwagen.

AUSTRIA



„Was, nur 5 Liter auf 100 km? Also billiger als Fuhrwerksbetrieb?"
„Ja, dabei schnell, geräumig und robust, der richtige Geschäftswagen!"

Fig. 1. KASTENWAGEN, Fassungsraum 4,00 m³, Länge 1,15 m, Breite 1,25 m, Höhe 1,25 m

Der **Trio-Wagen** soll jedem Geschäftsmann, dem großen und dem kleinen, ein wirtschaftliches und vielseitiges Transportmittel für die tägliche Warenzustellung bieten.

Die unerreicht niedrigen Betriebskosten (etwa 5 Liter Benzin auf 100 km bei 500 kg Zuladung) und die durch die gefällige Karosserieform bedingten minimalen Instandhaltungskosten machen seine Haltung billiger als die eines Pferdefuhrwerks.

Dieser moderne, leichte Lieferwagen bekommt in den westlichen Industriestaaten die Straßenlücke des Stalls, seine Entlohnung ist daher auch bei uns ein Gebot der Zeit.

Das **zweckmäßige Führerhaus** mit herausklappbaren Seitenfenstern und gummigelagerten Sitzen schützt den Fahrer vor allen Unbilden der Witterung. Unübersichtlicher Überbau fällt hier also genauso Fahrbahn.

Der **elegante Kastenwagen** weist einen besonders geräumigen und gut ausgeleuchteten Innenraum auf, die eingebauten Waren sind gegen Staub und Nässe bestens geschützt.

Der **praktische Pritschenwagen,** der auch mit aufsteckbaren Plachenbügeln geliefert wird, hat eine **abklappbare** Rückwand, die bequemes Laden erleichtert und Platz spart.

Als **zeitsparende Ausstattung** sind eine **elektrische Licht-** und **Starteranlage** mit Batterie, zwei abblendbare Scheinwerfer, eine Stoplampe, elektrische Winker, Rückspiegel, Handwischer und entsprechendes Werkzeug vorgesehen.

Dieser Nutzwagen hilft Ihnen, in Ihrem Geschäft den Umsatz zu heben und an Spesen zu sparen, das fürs Ihn angelegte Geld rentiert sich!

Erstklassiges Material, geringer Verschleiß, lange Lebensdauer!

Fig. 2. PRITSCHENWAGEN, Ladefläche 3,00 m lang (2 m bei Langrohrlast), 1,25 m breit (1,15 m bei Bordwand)

Der Rosenbauer **Hochleistungs-Zweitaktmotor** (ventilos) mit Turbo-Gebläsekühlung und elektrischer Zünd-Licht- und Anlaßmaschine verbindet hervorragende Zugkraft und ist auf Grund jahrelanger Erfahrungen im Motorenbau besonders robust gebaut, so daß er keine Wartung benötigt. Die Kurbelwelle besteht aus Chrom-Nickelstahl und läuft in kugeligen Kugellagern, das Pleuellager ist ein nutzmetallarmes Special-Rollenlager. Der Motor kann nach Lösen einiger Schrauben abgehoben werden, eine Durchsicht bedingt ganz geringe Kosten.

Motor und Getriebe sind zu einem **Block** zusammengebaut.

Der **Frontantrieb** erlaubt leichte Lastübertragung und Ersparnis am Frischverbrauch. Das Vorderrad wird in die gewünschte Richtung gezogen, nicht geschoben, was besonders bei rauhem oder schlechtem Straßenbelag spürbar Fahrsicherheit gewährt. Die richtige Gewichtsverteilung schützt gegen Steigverminderung.

Lenk- und Kuppelarme sind auf gummigelagerten, elektrogeschweißten Kugelzapfen montiert.

Am **Zentralrohrchassis** sind elektrisch als Schweißgutter zwei übereinander liegende Querbleche angebracht, welche Aufnahme des ganzen Wagens ist gewährleistet. Die Stoßlage ist infolge der tiefen Lage des Schwerpunktes ausgezeichnet.

Jeder Wagen ist elegant lackiert, einen elektrischen Rückwärtsgang und gegen billigste Aufpreise vorgesehen.

Die **Chassisnutzlast** beträgt **600 kg.**

Zusammenfassend gesagt, vereinigt der Trio-Lieferwagen:

Billigen Preis mit Dauerhaftigkeit, minimale Betriebsausgaben mit geringsten Instandhaltungskosten, leichtliche Ladefähigkeit mit schnelligem Gang!

Also: Der Wagen für den wirtschaftlich denkenden Geschäftsmann.

Dieser sparsame und unempfindliche Zweitakter eignet sich wegen seiner einfachen Bedienung besonders gut für einen Lieferwagen, der oft von technischen Laien gefahren werden muß.

Kein Einfüllen!
Keine Überfüllung!
Leichtes Anspringen!

Technische Einzelheiten des Rosenbauer-Dreiradwagens:

Motorsystem	Zweitakt-Einzylinder
Kühlung	Turbo-Preßluft-Kühlung
Beanspruchung, ca.	10 PS
Getriebe	Dreigang, 1 Rückwärtsgang
Kupplung	Mehrscheiben-Kupplung
Vergaser	Doppeldüsen mit Startdüsen
Elektrische Ausrüstung	Bosch-Zünd-Licht- u. Anlaßmaschine mit Batterie, 6 Volt, 60 Amp.-Stunden
Betriebsverbrauch, ca.	5 Liter auf 100 km, Ölbeimischung 1 : 25
Geschwindigkeit, ca.	50 km/St.
Kühlung	Verwindungsfreier Zentralrohrrahmen
Federung	Vorderrad Pendelfederung Hinterachse Schraubenfeder
Räder	Stahlblechfelgen mit Ballon 4.00/19"
Radstand, ca.	2,50 m, Spurweite 1,25 m
Steigfähigkeit	650 kg
Gewicht:	Pritschenwagen ca. 380 kg, Kastenwagen ca. 490 kg

Kein Übergewicht!

PREIS des Pritschenwagens . . . . . S 5.000.–

PREIS des Kastenwagens: . . . . . S 5.450.–

ab Fabrik Linz, ausschließlich Mwst. u. Zoll.

Bestellungen können vermittelnden Vertretungen gegen billigen Mehrpreis übernommen werden. Wenden Sie sich über Wagen unverbindlich an Ihren, Sie werden überrascht sein.

KONRAD ROSENBAUER FEUERWEHRGERÄTE & SPRITZENFABRIK

LINZ A. D., Raimundstraße 3, Tel. 2520
GRAZ, Annenstraße 16, Telephon 2308
KLAGENFURT, Bahnhofstraße 16, Tel. 409

Fabrik in WIEN, XVII., Forsthausgasse Nr. 1
Verkauf für Wien und Niederösterreich:
WIEN, IX., Garnisongasse 3, Tel. A 21-0-84

Lieferwagen „Trio"

Auf der Suche nach Verwendungsmöglichkeiten für die eigenen ventillosen Zweitaktmotoren (325 cm³) erwarb Rosenbauer von der Dresdener Firma Ostner die Lizenz zur Herstellung eines Dreirad-Lieferwagens. 650 kg Nutzlast, geringe Instandhaltungskosten und ein für damalige Verhältnisse niedriger Verbrauch von 5 l versprachen Wirtschaftlichkeit in allen Belangen. Die Produktion des „Trio" als Kasten- oder Pritschenwagen wurde im Frühjahr 1936 aufgenommen. Obwohl derartige Dreiräder das Straßenbild der Dreißigerjahre prägten und darum Rosenbauer sein Produkt „als Gebot der Zeit" bezeichnete, konnten 1936 lediglich 18, 1937 49 und 1938 25 Stück abgesetzt werden. Nach dem Anschluss Österreichs ans Deutsche Reich wurde die Produktion zugunsten eines gestiegenen Bedarfs an Tragkraftspritzen wieder eingestellt. Wo der „Trio" allerdings im Einsatz war, erfreute er sich großer Beliebtheit als Lieferwagen für gewerbliche Zwecke. Besonders Geschäftsleute in Linz und Wien setzten auf die Wendigkeit des vorderradgetriebenen Fahrzeuges, welches zum erschwinglichen Preis von rund 4.000 Schilling zu haben war.

"Trio" delivery van

During a search for applications for its own valveless, two-stroke engine (325 cc) Rosenbauer purchased a license from the Ostner company in Dresden for the production of a three-wheel van, which with a 650 kg payload, minimal servicing costs and consumption of 5 l, which was low for the time, promised cost-efficiency in every regard.
Production of the "Trio" as a box or flat bed van commenced in spring 1936. However, although such vehicles were a common sight on the roads during the 1930s and Rosenbauer designated its product as "the order of the day" in 1936 only eighteen "Trios" were sold, in 1937 just 49 and in 1938, 25.
Following Austria's Anschluss with the German Reich production was halted in view of the increased demand for portable pumps. Nonetheless, wherever the "Trio" was used, it enjoyed great popularity as a commercial delivery van. Business people in Linz and Vienna in particular appreciated the maneuverability of the front-wheel drive vehicle, which was available at an affordable price of around 4,000 schillings.

Links: Messestand in Wien,1937

Left. Trade fair stand in Vienna,1937